b) lista de verificação de aceitação, se o preenchimento da lista de verificação for necessário, e

c) informações escritas fornecidas ao comandante nos termos do regulamento 92.00.14 (1),são retidas por um período de 90 dias, calculado a partir da data d referido voo.

92.00.26 As mercadorias perigosas transportadas por passageiros ou membros do pessoal navegante Técnico

Nenhum membro do pessoal navegante técnico ou passageiros deve transportar mercadorias perigosas como, ou, na bagagem de mão ou bagagem despachada, ou em sua pessoa, excepto em conformidade com os requisitos e normas, conforme prescritos pelo Director-Geral.

92.00.27 Informação aos passageiros

Qualquer operador deve assegurar que as informações sobre os tipos de bens que os passageiros estão proibidos de transportar a bordo de uma aeronave está disponível para passageiros e tais informações devem incluir:

a) Informações aplicáveis que acompanham o bilhete de passagem, e

b) Avisos visivelmente bem colocados:

i. em qualquer local de emissão de bilhetes e despacho de bagagem; e

ii. nas áreas de embarque para as aeronaves e áreas de recolha de bagagem.

MOZ-CAR PARTE 103

OPERAÇÃO DE ULTRALEVES

SUBPARTE 1 GERAL

103.01.1 Aplicação

(1) Esta Parte aplicar-se-á a ultraleves e contêm:

(a) em adição, as provisões do MOZ-CAR, Parte 91, as regras de operação e de voo relacionados com essas operações; e

(b) as excepções para a operação geral e regras de voo prescritas no MOZ-CAR, Parte 91.

103.01.2 Qualificações de Piloto

(1) Só deve actuar como piloto comandante de um ultraleve, o piloto que:

(a) seja titular de uma licença de piloto de ultraleve válida e emitida nos termos do MOZ-CAR, Parte 61;

(b) seja titular de um certificado médico da classe 2 válido e emitido nos termos do MOZ-CAR, Parte 67;

(c) seja beneficiário dos direitos e deveres resultantes de uma licença de piloto de ultraleve;

(d) se ajuste aos requisitos de competência prescritos para o titular de uma licença de piloto de ultraleves; e

(e) seja um bom membro da organização de recreação da aviação aprovada pelo(a) Director(a)-Geral.

SUBPARTE 2 REGRAS DE OPERAÇÕES

103.02.1 Aeronavegabilidade

(1) Não é permitido operar um ultraleve a menos que para esse ultraleve:

(a) haja sido emitida uma autorização especial de voo apropriada nos termos dos regulamentos do MOZ-CAR, Parte 21; e

(b) que esteja em condições de aeronavegabilidade;

103.02.2 Registo

Não é permitido operar um ultraleve a menos este esteja registado e matriculado de acordo com as provisões constantes do MOZ-CAR, Parte 47.

103.02.3 Manual de voo

Não obstante as provisões do MOZ-CAR, Parte 91, secção 91.03.2, pode-se operar um ultraleve sem transportar o manual actual aprovado.

103.02.4 Requisitos de Manutenção e Inspecção

(1) O piloto comandante de um ultraleve garantirá que o ultraleve esteja em condições de aeronavegabilidade antes do inicio de cada voo.

(2) O proprietário do ultraleve poderá:

(a) tomar as acções que julgar pertinentes para garantir a continuidade da aeronavegabilidade do ultraleve referido; e

(b) manter o ultraleve de acordo com as provisões das disposições do MOZ-CAR, Parte 43.

SUBPARTE 3- REGRAS DE VOO

103.03.1 Operações Comerciais

Ultraleves não devem carregar passageiros à título de aluguer ou contra uma remuneração.

103.03.2 Operações Perigosas

Não é permitido operar um ultraleve em condições que criaem, ou esteja na eminência de criar um perigo para outras pessoas ou propriedade.

103.03.3 Prática para participação em competições e demonstrações aéreas

Um piloto comandante de um ultraleve pode fazer voos baixos com objectivo de praticar para participar em competições de ultraleves e demonstrações aéreas; desde que tais operações estejam autorizados pelo Director-Geral e que sejam realizadas não abaixo de 200 pés acima da terra(solo) e não por cima de quaisquer áreas densamente habitadas de uma cidade, vila ou centro.

103.03.4 Critérios de voo

(1) Todos os ultraleves devem ser conduzidos:

(a) de dia;

(b) em condições meteorologicas iguais ou melhores que aquelas julgadas como boas para voos VFR ,a menos que o contrário tenha sido aprovado pelo Director--Geral; e

(c) no minimo a 500 pés abaixo de qualquer tecto.

MOZ-CAR PARTE 121

Operações de Transporte Aéreo — Aeronaves Pesadas

SUB-PARTE 1 - GERAL

121.01.1 Definições

Neste regulamento, os termos abaixo têm os seguintes significados:

"**Actos de interferência ilícita**" significa sabotagem, apreensão ilegal de aeronave ou qualquer outro acto praticado por uma pessoa e que ponha em risco outras pessoas, bens ou a aeronave;

"Aeródromo alternativo para a aterragem" é um aeródromo especificado no plano de voo, para que um voo possa escalá-lo quando for desaconselhável aterrar no aeródromo de destino;

"Aeródromo alternativo adequado" um aeródromo adequado, onde, para o tempo previsto de uso, informações meteorológicas, ou previsões, ou qualquer combinação dos mesmos, indicam que as condições meteorológicas serão iguais ou superiores aos mínimos operacionais do aeródromo, e os reportes das condições da superfície da pista indicam que uma aterragem segura é possível;

"Aeródromo alternativo para descolar" significa um aeródromo para o qual um voo pode aterrar se as condições meteorológicas no aeródromo de partida impedem um retorno para aterragem;

"Altitude de segurança em rota" é uma altitude que garante uma altura de separação de pelo menos 1,500 metros acima do obstáculo mais alto localizado dentro de cinco milhas náuticas da aeronave em voo;

"Auto-despacho para Piloto" é um sistema onde a autoridade e responsabilidade para a autorização de voo, operação e acompanhamento de foram delegadas exclusivamente ao Comandante (PIC);

"Co-autoridade de despacho" a autoridade partilhada entre o Comandante (PIC) e o Despachante Oficial de Operações de voo, na formulação de um plano de voo operacional e autorização do voo;

"Corredor" é a passagem longitudinal entre os assentos;

"Fases críticas de voo" inclui todas as operações de solo envolvendo taxi, descolagem, subida até 10,000 pés e aproximação de cruzeiro abaixo de 10,000 pés;

"Fixo de aproximação inicial (IAF)" é um fixo situado no procedimento de aproximação por instrumentos gráficos que identifica o início do segmento de aproximação inicial;

"Hidroavião" designa uma aeronave projectada e construída para descolar na superfície de terra e da água;

"IACM" Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Órgão Regulador Aeronáutico, criado pela Lei 21/09 de 28 de Setembro;

"Membro do pessoal navegante de cabine adicional" é um membro do pessoal navegante de cabine transportado acima do número mínimo exigido pela subparte 2 da parte 91;

"Monitoramento do Voo", é o processo de monitoramento do progresso de um voo, a partir do seu ponto de partida até ao seu destino final, incluindo qualquer paragem na rota, e a notificação das autoridades competentes em caso de atraso ou desaparecimento de uma aeronave;

"Noite" significa o período entre o final do crepúsculo da noite civil e o começo do crepúsculo da manhã civil;

"Observação do voo", processo pelo qual um técnico oficial de operações de voo providencia serviços de monitoramento de um voo, e fornece todas as informações operacionais que venham a ser solicitadas pelo Comandante ou consideradas necessárias pelo oficial de operações de voo;

"Oficial de Operações de Voo (FOO)" é a pessoa autorizada por uma transportadora aérea para exercer o controlo operacional sobre um voo;

"Operações em todo o tempo meteorológico" é qualquer descolagem em rota ou operações de aterragem em IMC e operados de acordo com IFR;

"Pessoal de Segurança da Aviação" pessoas empregadas por um operador aéreo que tenha sido aprovada pelo Director-Geral, para gerir a segurança de voo e um programa de prevenção de acidentes;

"Piloto de Verificação da Empresa (CCP)" um Piloto de uma operadora aérea autorizada pelo Director-Geral para realizar verificações de voo específico, em nome do Órgão Regulador Aeronáutico;

"Plano de voo do serviço de tráfego aéreo", são informações específicas, relacionadas com o voo de uma aeronave, que são emitidas, oralmente ou por escrito, por uma unidade de controlo de tráfego aéreo;

"Radiação cósmica total" é o total de radiação ionizante e de neutrões de origem galáctica e solar;

"Seu" significa, salvo indicação em contrário, ser a sua;

"Segurança", para efeitos da subparte 2 apenas, as são medidas tomadas para a prevenção de actos ilícitos contra a aviação civil;

"Sistema de Controle Operacional (OCS)" significa um sistema de operador aéreo para o exercício da autoridade sobre a formulação, execução e alteração de um plano de voo operacional em relação a um voo ou série de voos;

"Sistema de Monitoramento de voo" é o equipamento, instalações e pessoal da operadora aérea, que permitem que a operadora aérea exerça o controlo operacional sobre um voo através da comunicação directa e em tempo real;

"Tecto de Nuvem" é a altura acima do solo ou da água da base da camada mais baixa da nuvem situada abaixo de 20,000 pés abaixo e cobrindo mais de metade do céu;

"Tráfego total" a massa total de passageiros, bagagem e carga, incluindo carregar qualquer carga não comercial.

121.01.2 Aplicabilidade (Referência a ser feita para os MOZCARs 91,92,127 e135)

(1) Esta Parte aplica-se em relação a qualquer:

a) aeronave com MCTOW superior a 5,700kg, ou uma versão máxima aprovada de passageiros superior a dezanove lugares, registada em Moçambique e envolvida em operações comerciais de transporte aéreo em Moçambique;

b) aeronave com MCTOW superior a 5,700 kg, ou uma versão máxima aprovada de passageiros superior a dezanove lugares, registada em Moçambique e envolvida em operações comerciais de transporte aéreo internacionais;

c) pessoa que actue como membro do pessoal navegante de cabine da aeronave registada em Moçambique que é operada segundo este regulamento; e

d) pessoa que está a bordo de uma aeronave operando nos termos desta parte.

(2) O Director-Geral tem poderes para emitir directivas para o cumprimento de normas de segurança e SARPs da ICAO. Tais directivas têm plena imperatividade sobre estes regulamentos.

(3) O Director-Geral pode delegar a autoridade para todas as inspecções, verificações, exames e auditorias aos inspectores treinados e qualificados para essas funções.

121.01.3 Isenções

1) O Director-Geral pode executar qualquer aeronave ou qualquer pessoa envolvida em operações de emergência do disposto no presente Regulamento, nas condições prescritas no documento MOZ-CATS-OPS 121.01.3

(2) O pedido de isenção deve ser feito de acordo com as disposições do MOZCAR Parte 11.

121.01.4 Admissão à cabina de pilotagem

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que nenhuma pessoa, que não seja membro do pessoal navegante técnico afecto a um voo, seja admitida, ou transportada na cabine de pilotagem da aeronave, a menos que tal pessoa seja:

a) um membro do pessoal navegante técnico designado para o voo; ou

b) autorizada e transportada em conformidade com as instruções contidas no manual de operações.

2) A decisão final sobre a admissão de qualquer pessoa para a cabine de pilotagem será da responsabilidade do Comandante.

(3) A admissão de qualquer pessoa para a cabine de pilotagem não deve interferir com o funcionamento da aeronave.

(4) Qualquer pessoa transportada na cabine de pilotagem deve ser familiarizada com os procedimentos aplicáveis.

(5) Não obstante o sub-regulamento (1) um operador aéreo deve dispôr de um lugar para um Inspector de Operações de Voo cujas funções oficiais exigem que ocupe um assento na cabine de pilotagem quando exibe uma credencial de inspector para o efeito.

121.01.5 Embriaguez

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve permitir que uma pessoa possa entrar ou estar na aeronave sob influência de álcool ou droga com um efeito narcótico a tal ponto que a segurança da referida aeronave ou dos seus ocupantes esteja ou haja a probabilidade de estar em perigo.

(2) O operador deve estabelecer procedimentos para assegurar que qualquer pessoa referida no número anterior seja:

a) recusado o embarque, ou

b) se essa pessoa estiver a bordo, impedida de viajar ou desembarcada.

121.01.6 *Dry lease-in* **de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte**

(1) Um operador que pretenda realizar um *dry lease*, uma aeronave de grande porte registada no estrangeiro para fins de transporte aéreo comercial, deve:

a) assegurar que tal aeronave possa ser operada e seja operada de acordo com os requisitos prescritos neste Regulamento;

b) obter a aprovação prévia do Órgão Regulador Aeronáutico para operar a aeronave.

(2) A aprovação referida no número anterior, deve estar sujeito a às condições exigidas pelo Director-Geral determinadas na sua diretiva, e será concedida se a aeronave for:

a) Certificada;

b) mantida de acordo com um cronograma de manutenção de aeronaves referido na subparte 121.09.2;

c) operada sob o Certificado de Operador Aéreo, titulado pelo operador conforme previsto no sub-regulamento (1).

(3) As condições de aprovação previstas no sub regulamento (2) devem ser parte do contrato de locação entre o operador conforme previsto no sub-regulamento (1) e o operador da aeronave de grande porte alugada com registo estrangeiro.

(4) Um titular do Certificado Operador Aéreo não deve trocar aeronaves com outro portador do Certificado de Operador Aéreo sem a aprovação do Director-Geral.

(5) Antes de operar uma aeronave sob um acordo de transferência, o titular do Certificado de Operador Aéreo deverá demonstrar que:

a) os procedimentos para a operação de troca estejam em conformidade e com as práticas seguras de operação;

b) os membros do pessoal navegante técnico e oficiais de operações de voo necessários observem os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamentos a serem utilizados e estejam familiarizados com as comunicações e os procedimentos de despacho a serem utilizados;

c) o pessoal de manutenção cumpra os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamentos, e estejam familiarizados com os procedimentos de manutenção a serem utilizados;

d) os membros do pessoal navegante técnico e oficiais de operações de voo observem a rota e as qualificações de aeroporto aprovadas;

e) a aeronave a ser operada seja essencialmente similar à aeronave do titular do Certificado de Operador Aéreo com o qual a troca é efectuada; e

f) o arranjo dos instrumentos de voo e controlo que são críticos para a segurança sejam essencialmente similares, a menos que a Autoridade determine que o titular do Certificado Operador Aéreo tenha programas de formação adequados para assegurar que quaisquer diferenças potencialmente perigosas sejam seguramente superadas pela familiarização das tripulações.

(6) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo para operação de uma aeronave sob um acordo de transferência, inclui as disposições pertinentes e os procedimentos de acordo com os seus manuais.

(7) Um titular de Certificado de Operador Aéreo deve:

a) alterar as suas especificações operativas para reflectir um acordo de transferência, e

b) cumprir os regulamentos aplicáveis do Estado de registo de uma aeronave envolvida num acordo de transferência, enquanto ele tiver o controlo operacional da aeronave.

121.01.7 "*Wet lease"* **de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte**

(1) Um operador que pretende realizar um wet lease de uma aeronave de grande porte de registo estrangeiro, para fins de transporte aéreo comercial, deve, em condições a serem determinadas pelo Director-Geral em directiva própria, obter aprovação prévia do Director-Geral para operar com a aeronave.

(2) A duração do contrato de locação em causa deve ser limitada a um período máximo de 90 dias.

(3) A aprovação referida no sub-regulamento (1), sujeita a condições por determinar pelo Director-Geral em directiva própria, pode ser concedida se tal aeronave:

a) for fretada a um operador que é titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido por uma autoridade competente;

b) for certificado pela autoridade competente;

c) possuir um certificado de aeronavegabilidade válido emitido pela autoridade competente;

d) for mantida e operada de acordo com normas de segurança equivalentes às normas de segurança referidas no presente Regulamento;

e) ser operada nos termos do Certificado de Operador Aéreo, titulado pelo operador conforme previsto no sub-regulamento (1).

f) operar sob um contrato de transferência de acordo com o artigo 83 bis da Convenção de Chicago, a ser estabelecido entre o Estado do locador e o Estado do locatário, conforme prescrito na Directiva do Director-Geral.

(4) O operador conforme previsto no sub-regulamento (1) deve:

a) confirmar ao Director-Geral que as normas de segurança do locador não são inferiores às normas de segurança referidas no presente Regulamento;

b) assegurar que qualquer lei aplicável à aeronave a ser alugada com o pessoal navegante técnico, a sua manutenção ou operação, sejam respeitados.

(5) O número total de aeronave em *Wet Lease* deve ser de tal forma que um operador a que se refere o sub regulamento (1) não terá mais de 50% de aeronaves de registo estrangeiro na frota.

(6) As condições de aprovação referidas no sub regulamento (1) devem ser parte do contrato de locação entre o operador, conforme previsto no sub-regulamento (1) e o operador a partir do qual a aeronave de grande porte de registo estrangeiro é alugada.

(7) O operador em perspectiva não será autorizado a iniciar as suas operações apenas com a aeronave alugada com tripulação.

121.01.8 *Dry lease* **de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte**

(1) Sem prejuízo do disposto no sub-regulamento (2), o operador de uma aeronave de grande porte registada em Moçambique pode realizar o *dry lease* da aeronave para qualquer operador de um Estado contratante.

(2) Um titular de Certificado de Operador Aéreo pode realizar o dry-lease numa aeronave com matrícula estrangeira para o transporte aéreo comercial na forma autorizada pela Autoridade.

(3) Um titular de Certificado de Operador Aéreo não poderá operar uma aeronave registada no estrangeira, a menos que:

a) esteja em vigência um acordo actual entre a Autoridade e o Estado de registo da eronave referindo que, enquanto a aeronave for operada por um titular do Certificado de Operador Aéreo de Moçambique, estes regulamentos que regem a emissão do Certificado de Operador Aéreo de Moçambique e as suas especificações de operação serão aplicados;

b) esteja em vigor um acordo entre a Autoridade e o Estado de Registo estabelecendo que:

i. enquanto a aeronave for operada pelo titular do Certificado de Operador Aéreo, os Regulamentos de aeronavegabilidade do Estado de registo sejam aplicáveis, ou,

ii. se o Estado de Registo aceita transferir parte ou toda a responsabilidade da aeronavegabilidade à Autoridade nos termos do artigo 83 bis da Convenção de Chicago, os regulamentos de aeronavegabilidade da Aviação Civil apliquem-se, na medida acordada pela Autoridade e o Estado de Registo; e

iii. o acordo reconheça que a Autoridade tenha acesso à aeronave em qualquer lugar e a qualquer momento.

(4) Nos termos do sub-regulamento (2), o titular de um Certificado de Operador Aéreo pode operar uma aeronave registada no estrangeiro por um período não superior a seis meses consecutivos.

(5) O número total de aeronaves de *dry lease* deve ser de tal forma que um titular de Certificado de Operador Aéreo não seja predominantemente dependente de aeronaves matriculadas no estrangeiro e que não seja superior a cinquenta por cento de toda a sua frota.

(6) Uma pessoa que deseja operar uma aeronave em dry lease devem fornecer à autoridade as seguintes informações

i. o tipo de aeronave e número de série;

ii. o nome e o endereço do proprietário registado;

iii. o Estado de Registo e marcas de registo;

iv. o Certificado de Navegabilidade e declaração do proprietário do registado em como a aeronave cumpre plenamente os requisitos de aeronavegabilidade do Estado de Registo;

v. o endereço, nome e assinatura do locatário, que será responsável pelo controle operacional da aeronave sob o contrato de locação, incluindo uma declaração de que o locatário compreende plenamente as responsabilidades nos termos da regulamentação aplicável;

vi. uma cópia do contrato de locação e contrato de manutenção;

vii. a duração do contrato de locação, e

viii. quaisquer outras informações que a Autoridade considere necessárias.

(7) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo de Moçambique pode efetuar o *dry lease* de uma aeronave matriculada num outro Estado contratante para fins de transporte aéreo comercial, desde que sejam observadas as seguintes condições:

a) a aeronave tenha um certificado de aeronavegabilidade apropriado emitido, de acordo com o anexo 8, da Convenção de Chicago pelo Estado de Registo e satisfaça os requisitos de registo da aeronave e identificação desse Estado;

b) a aeronave seja de um "projecto tipo" que cumpra todos os requisitos que seriam aplicáveis a essa aeronave se fosse registada em Moçambique, incluindo os requisitos a serem cumpridos para emissão de um Certificado padrão de aeronavegabilidade de Moçambique e a conformidade do protótipo, condições de funcionamento, seguro, ruído, descarga de combustível e requisitos de emissão de gases do motor;

c) a aeronave é mantida de acordo com um programa de manutenção aprovado, e

d) a aeronave seja operada por uma tripulação Moçambicana licenciada empregada pelo titular do Certificado de Operador Aéreo de Moçambique.

(8) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo de uma aeronave em *dry lease* deverá ter o controlo operacional da aeronave.

(9) Um titular de Certificado de Operador Aéreo deve apresentar prova suficiente de que a aeronave tenha sido excluída da lista do certificado de operador aéreo do locador antes da Autoridade listar a aeronave no Certificado de Operador Aéreo do locatário.

(10) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo envolvido no dry lease de aeronaves deve celebrar um contrato de *dry lease* explícito a respeito do programa de manutenção e lista de equipamentos mínimos a serem seguidos durante o período de locação.

(11) Se for decido que o contrato de locação seja em dry lease envolvendo aeronaves que possuem certificados válidos de matrícula e de aeronavegabilidade emitidos pelo Estado do registo, e o *dry lease* for aceitável para a Autoridade, especificações operativas devem ser desenvolvidas pelo titular de Certificado de Operador Aéreo contendo pelo menos:

a) os nomes das partes do contrato de locação e da sua duração;
b) a nacionalidade e marcas de registo de cada aeronave envolvida no acordo;
c) o tipo de aeronave a ser utilizada;
d) a área de operação e
e) os regulamentos aplicáveis ao funcionamento.

121.01.9 "*Wet lease*" de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte.

O operador de uma aeronave de grande porte registada em Moçambique que pretende efectuar um *wet lease* de uma aeronave de qualquer operador de um Estado contratante, deverá permanecer como operador da aeronave para os fins da subparte 6, e a responsabilidade pela supervisão da manutenção e operação da aeronave não devem ser transferidas para a Autoridade competente do Estado do operador para o qual a referida aeronave estavam em *wet lease*. Instruções detalhadas sobre o assunto devem ser emitidas por uma directiva prescrita pela Autoridade.

121.01.10 Locação de aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte entre duas operadoras de Moçambique

(1) Um titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido ao abrigo deste regulamento pode entrar em acordo de *wet-leasing* com outro operador mediante aprovação e quaisquer termos, condições ou limitações impostas pela Autoridade.

(2) Quando um titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido ao abrigo deste regulamento entrar num acordo de *wet lease*, o titular do Certificado de Operador Aéreo deve manter o controlo operacional da aeronave alugada e da tripulação e demonstrar as condições de manutenção do controlo operacional para a satisfação de Autoridade.

(3) O titular do Certificado de Operador Aéreo tem que requer à Autoridade a aprovação do *wet lease* e, em apoio ao seu pedido de aprovação, fornecer à autoridade a seguinte informação:

i. o tipo de aeronave e número de série;
ii. o nome e o endereço do proprietário registado;
iii. os detalhes dos membros da tripulação.
iv. o Estado de registo e marcas de registo;
v. o certificado de aeronavegabilidade e declaração do proprietário do registado em como a aeronave cumpre plenamente os requisitos de aeronavegabilidade do Estado de registo;
vi. o nome, endereço e assinatura do titular do Certificado de Operador Aéreo responsável pelo controlo operacional da aeronave sob o contrato de locação, incluindo uma declaração de que o titular do Certificado de Operador entende perfeitamente as responsabilidades nos termos da regulamentação aplicável;
vii. uma cópia do contrato de locação e contrato de manutenção;
viii. a duração do contrato, e
ix. quaisquer outras informações que a Autoridade considerar necessárias.

(4) As especificações de operações de um titular de Certificado de Operador Aéreo envolvidas numa operação de locação com pessoal navegante deve conter as seguintes informações:

a) os nomes das partes do acordo e a duração do acordo;
b) a marca, modelo, série, número de série, nacionalidade e matrícula de cada aeronave que se refere o contrato;
c) o tipo de operação;
d) a data do término do contrato de locação;
e) uma declaração especificando a parte considerada pela Autoridade para ter o controle operacional; e
f) qualquer outra informação, condição ou limitação que a Autoridade julgar necessário.

121.01.11 Sub-locação

(1) Em circunstâncias excepcionais previstas no documento MOZ-CATS-OPS 121, um titular de Certificado de Operador Aéreo pode sub-locar uma aeronave de grande porte a partir de qualquer operador que detém um Certificado de Operador Aéreo válido para a aeronave, emitido por uma Autoridade competente, desde que:

a) o período do sub-locação não exceda cinco dias consecutivos, e
b) o operador da aeronave sub-locada, informe a Autoridade, pelo menos 24 horas antes do início da referida sub--locação.

121.01.12 Preservação de documentos

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve manter qualquer um dos documentos para o período especificado a que se refere a subparte 4, e deverá durante o período especificado, independentemente do facto de esse operador, antes da expirar o período especificado, deixar de ser o proprietário da aeronave em causa.

(2) Um titular do certificado de operador deve manter com detalhes suficientes, os registos dos funcionários que executam tarefas ou membros do pessoal navegante, por um período mínimo de dois anos.

(3) Um titular do certificado de operador deve conservar os seguintes registos durante os períodos especificados:

a) registos de voo e de serviço, dois anos;
b) os registos de voo do pessoal navegante, dois anos;
c) registos de combustível e óleo, três meses;
d) manifesto de carga preenchidos, seis meses;
e) registo de equilíbrio de massa, seis meses;
f) despacho de libertação, seis meses;
g) planos de voo, seis meses;
h) manifesto de passageiros, seis meses;
i) informações meteorológicas, seis meses;
j) diários de viagem, dois anos, e
k) diário técnico da aeronave, dois anos.

121.01.13 Segurança da cabine de pilotagem

(1) Todas as aeronaves de transporte de passageiros de um peso máximo de descolagem de massa superior a 45,500 kg ou com uma capacidade de passageiros superior a 60, devem ser equipadas com uma porta aprovada para o compartimento do pessoal navegante técnico concebida para resistir à penetração de armas de fogo de pequeno porte e estilhaços de granadas, e para resistir à invasões forçadas por pessoas não autorizadas.

(2) Esta porta deve permitir que seja bloqueada e desbloqueada a partir da estação do piloto; e

a) esta porta tem que ser fechada e trancada a partir do momento em que todas as portas externas estejam fechadas após o embarque até que qualquer porta seja aberta para o desembarque, excepto quando necessário para permitir o acesso e saída das pessoas autorizadas; e

b) deverá haver meios para o monitoramento através do posto do piloto da a área da porta inteira fora do compartimento do pessoal navegante técnico para identificar as pessoas que pedem para entrar e para detectar comportamento suspeito ou potencial ameaça.

c) devem existir meios pelos quais o pessoal navegante de cabine possa discretamente notificar a tripulação em caso de actividades suspeitas ou violações de segurança na cabine.

(3) O operador deve estabelecer e manter um programa de treinamento de segurança aprovado, que garanta ao pessoal navegante, agir da maneira mais adequada para minimizar as consequências de actos de interferência ilícita. No mínimo, este programa deve incluir os seguintes elementos:

a) a determinação da gravidade de qualquer ocorrência;

b) comunicação e coordenação do pessoal navegante;

c) respostas adequadas de auto-defesa;

d) uso de recursos não-letais dispositivos de protecção atribuídos aos membros da tripulação cujo uso seja autorizado pelo Estado do operador;

e) compreensão do comportamento de terroristas, de modo a facilitar a capacidade do pessoal navegante para lidar com o comportamento de sequestradores e respostas de passageiros;

f) exercícios reais de treinamento situacional sobre diversas condições de ameaças;

g) procedimentos de cabine de pilotagem para proteger a aeronave; e

h) procedimentos de procura e orientação numa aeronave de locais de menor risco de bomba sempre que possível.

(4) O operador deve também estabelecer e manter um programa de treinamento para familiarizar os funcionários apropriados com medidas preventivas e técnicas, em relação a passageiros, bagagem, carga, correio, equipamentos, arrumação e suprimentos destinados ao transporte numa aeronave de forma que contribuam para a prevenção de actos de sabotagem ou de outras formas de interferência ilícita.

(5) O operador deve assegurar que exista a bordo uma lista de procedimentos a serem seguidos na busca de uma bomba ou, no caso de sabotagem suspeita. A lista de verificação deverá ser acompanhada de orientação sobre o curso da acção a ser tomada no caso de bomba ou objecto suspeito ser encontrado e informações sobre a localização de menor risco de bomba, específico para a aeronave.

(6) Após qualquer acto interferência ilícita o Comandante deverá apresentar, sem demora, um relatório sobre o facto ao Director-Geral.

(7) Sempre que o operador aceite o transporte de armas retiradas de passageiros, a aeronave deve ter provisão para guardar essas armas num lugar para que elas sejam inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo.

21.01.14 Cumprimento das leis, regulamentos e procedimentos

(1) O operador deve assegurar que todos os funcionários, no exterior saibam que devem cumprir as leis, regulamentos e procedimentos dos Estados em que as operações são conduzidas.

(2) O operador deve assegurar que todos os pilotos estejam familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos, pertinentes para o desempenho das suas funções, prescritos para as áreas a serem percorridas, os aeródromos a serem utilizados e os meios de navegação aérea conexos. O operador deve assegurar que outros membros do pessoal navegante estejam familiarizados com as referidas leis, regulamentos e procedimentos que forem pertinentes ao desempenho das respectivas funções na operação da aeronave.

121.01.15 Transporte de estupefacientes, marijuana, e drogas depressoras, estimulantes ou outras substâncias

O operador não deve permitir que qualquer aeronave sua propriedade ou fretada por um detentor de Certificado de Operador Aéreo, transporte substâncias narcóticas proibidas.

121.01.16 Infracções regulamentares durante uma emergência

(1) Quando o Comandante de uma aeronave que opera no âmbito do presente Regulamento, encontrar uma situação de emergência que coloque em risco, ou seja susceptível de pôr em perigo a aeronave ou pessoas a bordo, o Comandante deve tomar as medidas mais apropriadas consideradas necessárias para garantir a segurança.

(2) Quando as acções referidas no número (1) resultarem numa violação de qualquer regulação do Estado em que a aeronave está a ser operada, o Comandante deve:

a) notificar a Autoridade local sobre a infracção, sem qualquer demora;

b) se for exigido pelo Estado onde ocorreu o incidente, a apresentação de um relatório escrito sobre a referida violação à Autoridade do Estado em que ocorreu o incidente deve fornecer com cópia de relatório para o Estado de Registo; e

c) se a aeronave estiver registada em Moçambique, o Comandante deve apresentar um relatório escrito ao Director-Geral dando detalhes sobre o incidente.

(3) Qualquer relatório exigido nos termos do sub-regulamento (2) Deve ser elaborado dentro de 10 dias após o incidente.

(4) Se, na opinião do Director-Geral, o Comandante tomou as devidas diligências para prevenir a prática de um crime e agiu de forma adequada ao interesse da segurança, o Director-Geral pode considerar que nenhuma falta foi cometida.

121.01.17 Substâncias Psicoativas

(1) Sujeito ao sub-regulamento (2), nenhuma pessoa deve agir na qualidade de qualquer membro do pessoal navegante, de apoio em terra, assistência técnica ou pessoal de manutenção, ou em qualquer função que exija ou participe no processo de tomada de qualquer decisão que possa afectar a segurança da aeronave, onde quer que se encontre, ou que seja prejudicada por qualquer substância psicoactiva.

(2) Quando um medicamento considerado substâncias psicoativa for prescrito, as funções no sub-regulamento (1) podem ser realizadas desde que um médico legista da aeronave designado ao abrigo do MOZCAR a Parte 67, certifique que as tarefas podem ser seguramente realizadas enquanto estiver a tomar tal medicação.

(3) A pessoa não deve actuar ou tentar actuar como um membro do pessoal navegante numa aeronave:

a) no prazo de oito horas após o consumo de qualquer bebida alcoólica;

b) estiver sob a influência de álcool, ou

c) enquanto usar qualquer droga que afecte as faculdades da pessoa em relação à segurança; ou

enquanto tiver 0,04 por cento ou mais de peso de álcool no sangue.

(4) Um membro do pessoal navegante deve, até oito horas antes ou imediatamente depois de agir ou de actuar como um membro do pessoal navegante, a pedido da Autoridade, submeter-se a um teste para indicar a presença de álcool ou de estupefacientes no sangue.

(5) Onde houver uma base razoável para acreditar que uma pessoa possam não estar em conformidade com o presente regulamento e, a pedido da Autoridade, essa pessoa deverá fornecer à Autoridade ou autorizar qualquer clínica, médico, ou outra pessoa para entregar à Autoridade, os resultados de cada teste de alimento ingerido para detectar a presença de álcool ou de substâncias estupefacientes até oito horas antes ou imediatamente após actuar como um membro do pessoal navegante técnico.

(6) Toda a informação de testes fornecidos à Autoridade ao abrigo das disposições do presente regulamento pode ser usada como prova em qualquer processo legal.

SUBPARTE 2 – Membros do pessoal navegante técnico

121.02.1 Composição e qualificação do pessoal navegante técnico

(1) Nenhum operador aéreo pode operar uma aeronave em qualquer serviço de transporte aéreo operada ao abrigo do presente Regulamento, com menos de dois pilotos, quando a aeronave:

a) for do um tipo exigido pelo seu Certificado de tipo para ser operada por dois ou mais membros do pessoal navegante técnico, ou,

b) estiver a operar, em especial, sob necessidades operacionais, conforme descrito no manual de operações do operador aéreo operações em que o pessoal navegante mínimo seja de dois pilotos.

(2) O operador deve assegurar que os membros do pessoal navegante técnico:

a) têm as competências para exercer as funções atribuídas; e

b) ostentam licenças válidas, qualificações e certificações adequados às suas funções.

(3) Os titulares de licenças, qualificações e certificados devem trazer consigo os referidos documentos em todos os momentos durante a execução dos privilégios concedidos por esses documentos e apresentar tais documentos para consulta, quando solicitados pela Autoridade competente.

(4) Um membro do pessoal navegante técnico deve ser titular de licenças de operador de radiotelefonia válida ou um documento equivalente emitido por uma Autoridade competente, autorizando-o a operar o tipo de equipamento transmissor de rádio a ser utilizado.

(5) Os operadores devem garantir que os membros do pessoal navegante técnico demonstrem capacidade de falar e entender a linguagem usada para comunicações aeronáuticas de radiotelefonia, conforme especificado no Anexo 1.

i. Demonstrar capacidade de falar e entender o idioma Inglês para o nível especificado nos requisitos de proficiência linguística n.º MOZCATs Parte 61,

ii. O pessoal autorizado no sub-regulamento (5) que demonstra proficiência abaixo do nível de perito (nível 6) deve ser formalmente avaliado em intervalos de acordo com o nível individual de proficiência demonstrados a seguir:

a) os conhecimentos linguísticos demonstrados a nível operacional (nível 4) devem ser avaliados em cada três anos, e

b) aqueles que demonstram proficiência no nível mais extenso (nível 5) devem ser avaliados uma vez em cada seis anos.

(6) Quando se considerar necessário para a condução segura de um voo, o pessoal navegante técnico deve incluir pelo menos um membro que é proficiente na navegação ao longo da rota a ser percorrida.

(7) Quando um posto de engenheiro de voo separado é incorporado no projecto de uma aeronave, o pessoal navegante deve incluir pelo menos um engenheiro de voo, especialmente designado para esse posto, a menos que os deveres associados a esse posto possam ser satisfatoriamente realizados por outro membro do pessoal navegante técnico, titular de uma licença de engenheiro de voo, sem interferência nas funções regulares.

(8) O operador deve designar um piloto entre o pessoal navegante como Comandante e este poderá delegar a realização do voo para outro piloto qualificado, devendo no entanto, conservar a inteira responsabilidade para a condução segura do voo.

(9) Nenhum operador aéreo deve designar uma pessoa para agir e nenhuma pessoa deve agir como Comandante de uma aeronave de grande porte de categoria transporte aéreo envolvida em qualquer serviço de transporte aéreo internacional nos termos do presente regulamento, se essa pessoa tiver atingido o seu 65.º aniversário.

(10) Um operador não deverá continuar a usar um Comandante numa rota ou dentro de uma área especificada pelo operador e aprovada pelo Director-Geral a menos que, nos últimos 12 meses, esse o piloto tenha efectuado pelo menos uma viagem como membro do pessoal técnico, ou como um piloto de verificação, ou como um observador na cabine de pilotagem:

a) dentro dessa área específica, e

b) se for apropriado, em qualquer rota em que os procedimentos associados a essa rota ou com qualquer aeródromos destinados a ser utilizados para a descolagem ou aterragem exigirem a aplicação de habilidades especiais ou conhecimento.

(11) No caso de ter ocorrido mais de 12 meses sem que um Comandante tenha efectuado tal viagem numa rota de proximidade e em terrenos semelhantes, dentro de uma especificada rota ou aeródromo, e não tiver praticado tais procedimentos em num dispositivo de treinamento que é adequado para este fim, antes de novamente agir como um Comandante dentro dessa área ou nessa rota, o piloto deve re- qualificar-se em conformidade com o regulamento 121.03.7.

121.02.2 Substituição de membros do pessoal navegante técnico em voo

(1) O operador deve estabelecer procedimentos no seu manual de operações para garantir que na formação das equipas do pessoal navegante técnico não haja dois pilotos destacados na cabine de pilotagem no mesmo voo, excepto se pelo menos um dos membros do pessoal técnico navegante tiver concluído nos seis 6 meses anteriores à data do voo, tempo não inferior a (cem) 100 horas de voo no mesmo tipo de aeronave.

(2) Um membro do pessoal navegante pode ser substituído em voo das suas funções de Comando de uma grande aeronave comercial de transporte aéreo por outro membro da tripulação devidamente qualificado.

(3) Um piloto com a responsabilidade do Comandante pode ser substituído por outro piloto que:

(a) Seja titular da licença e qualificações de piloto válida para o efeito.

(b) tenha concluído:

(i) a formação de conversão e verificação, incluindo a formação do tipo de categoria, prevista no presente Regulamento;

(ii) a formação de reciclagem e testes prescritos neste Regulamento;

(iii) no caso de operações regulares de transporte aéreo público, verificação recente qualificações de e aeródromo prescritas no regulamento 121.02.4; e

(c) não pode operar abaixo de FL 200 a menos que lhe tenham sido atribuído a função de comandante.

(4) O co-piloto de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte pode ser substituído no turno por:

(a) outro piloto qualificado, ou

(b) um co-piloto de substituição em voo que detém uma licença de piloto comercial (de aeronave) e qualificação de instrumento válida e que tenha concluído:

(i) a formação de conversão e verificação, incluindo a formação do tipo de classificação que não seja de descolagem e aterragem de treinamento, prescritos na subparte 3;

(ii) a formação de reciclagem e testes, além de descolagem e aterragem de treinamento, prescritos na subparte 3.

(5) Um co- piloto de substituição em voo a que se refere o sub-regulamento (4) (b):

a) não deve assumir a responsabilidade de co-piloto abaixo de FL 200, e

b) deve realizar verificação recente de simulador e formação de actualização das capacidades de voo em intervalos não superiores a seis meses.

(6) O operador não pode atribuir a um piloto a responsabilidade para agir como piloto de substituição em voo, salvo se, nos últimos 90 dias, o referido piloto tiver:

a) assumido as funções de comandante, co-piloto ou piloto de reserva no mesmo tipo de aeronave, ou

b) realizado voo de formação de reciclagem de habilidades, incluindo procedimentos normais, anormais e procedimentos de emergência específicos de voo de cruzeiro no mesmo tipo de aeronave ou num simulador de voo aprovado para o efeito, e tiver praticado procedimentos de aproximação e de aterragem, onde a prática de procedimentos de aproximação e aterragem podem ser realizada na condição de piloto que não está pilotando a aeronave.

(7) Um engenheiro de voo pode ser substituído em voo por um membro do pessoal navegante técnico que detém uma licença válida de engenheiro de voo ou por um membro da tripulação devidamente qualificado.

(8) Quando qualquer membro do pessoal navegante adicional é transportado para permitir substituição em voo com a finalidade de estender um tempo de voo e período de serviço, como membro do pessoal navegante, deve possuir qualificações que cumpram os requisitos do dever operacional que ele ou ela seja obrigado a realizar durante esse período em voo de substituição.

121.02.3 Procedimentos de emergência para os membros do pessoal navegante

(1) O operador deve, para cada tipo de aeronave, atribuir a todos os membros do pessoal navegante as tarefas necessárias a serem desempenhadas numa emergência ou numa situação que exige evacuação de emergência. A formação anual para a realização destas tarefas será incluída no programa de formação do operador que deve incluir instrução sobre o uso de todos os equipamentos de salvamento de emergência transportados e os treinos de evacuação de emergência da aeronave.

(2) O operador e, quando for apropriado, o Comandante da uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve atribuir a cada membro do pessoal navegante em causa, as funções necessárias para serem executadas em caso de emergência ou numa situação que requer evacuação de emergência.

(3) As funções referidas no sub-regulamento (2) devem ser de forma a assegurar que qualquer emergência razoavelmente antecipada possa ser devidamente tratada e deve ter em consideração a incapacidade possível de membros do pessoal navegante individualmente considerados.

(4) O operador deve provar para a satisfação do Director-Geral que os membros do pessoal navegante são competentes para desempenharem tais funções, por meio de uma demonstração de evacuação de emergência realizada em conformidade com os requisitos estabelecidos no Regulamento.

(5) O operador deve realizar uma demonstração de evacuação de emergência conforme previsto na sub- regulamento (3) quando um novo tipo ou variante de aeronave ou de nova configuração de uma aeronave existente é introduzida para uso ou que venham a ser exigida pela Autoridade.

(6) Um membro do pessoal navegante não deve aceitar uma atribuição de funções de emergência, a menos que tal membro do pessoal navegante tenha sido treinado para desempenhar funções de emergência, em conformidade com os requisitos prescritos na subparte 3.

121.02.4 Verificação recente e qualificações de rota e de aeródromos

(1) Um piloto não deve actuar como Comandante numa aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte operada num serviço de transporte aéreo regular público, a menos que o piloto tenha, nos últimos 12 meses demonstraram ao operador do avião conhecimento adequado sobre:

a) a rota a ser percorrida;

b) os aeródromos a serem utilizados;

c) os procedimentos aplicáveis às rotas áreas densamente povoadas e áreas de maior densidade de tráfego; e

d) Obstruções, configuração física, iluminação, ajudas de aproximação e os procedimentos de chegada, partida e de aproximação por instrumentos, incluindo mínimos de funcionamento.

(2) Se uma rota exige um tipo específico de qualificação de navegação, o Comandante deverá, no prazo dos 12 meses imediatamente anteriores a um voo na referida rota, demonstrar a sua capacidade ao operador da aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte o seguinte:

a) voar numa rota ou área, como Comandante usando o tipo aplicável especial do sistema de navegação, ou

b) voar numa rota ou área sob supervisão de um piloto qualificado usando o tipo aplicável especial do sistema de navegação.

121.02.5 Complemento dos membros do pessoal navegante

(1) Se o certificado de aeronavegabilidade de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte exigir o transporte de um ou mais membros do pessoal navegante não técnico, o operador da aeronave não deve, quando transportar um ou mais passageiros, operar a aeronave sem levar o número mínimo de pessoal navegante de cabine conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O pessoal navegante de cabine é transportado para fins de realização de tarefas relacionadas com a segurança de passageiros e outros direitos atribuídos pelo operador ou Comandante.

(3) Em circunstâncias imprevistas, o operador pode reduzir o número mínimo exigido de membros do pessoal navegante de cabine, desde que:

a) o número de passageiros tenha reduzido, em conformidade com os procedimentos especificados no manual de operações;

b) um relatório deve ser apresentado ao Director-Geral do IACM no final do voo.

121.02.6 Operação em mais do que um tipo ou variante de aeronave pelo pessoal navegante de cabine

(1) Um membro do pessoal navegante de cabine não deverá operar em mais de três tipos de aeronaves: se o Director-Geral aprovar a operação em quatro tipos de aeronaves, o equipamento de emergência e de segurança e procedimentos de, pelo menos dois dos tipos de aeronaves devem ser semelhantes.

(2) Os tipos de aeronaves que são considerados similares em relação ao equipamento de emergência e de segurança e procedimentos devem ser claramente enunciados no manual do fabricante e aprovado pela Autoridade.

121.02.7 Membro da tripulação de cabine Sénior

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte nomeará um membro sénior do pessoal navegante de cabine sempre que mais de um membro do pessoal navegante de cabine estiver abordo de uma aeronave de transporte comercial de grande porte.

(2) O membro do pessoal navegante de cabine será responsável perante o Comandante pela realização de operações de cabine, a coordenação e a execução de tarefas de segurança.

(3) O operador deve estabelecer procedimentos para seleccionar o próximo mais qualificado membro do pessoal navegante de cabine para operar como chefe de cabina em caso de incapacidade do nomeado para operar.

121.02.8 Membros do pessoal navegante de cabine e Postos de evacuação de emergência

Um membro do pessoal navegante, designado para desempenhar funções de evacuação numa aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve ocupar o assento providenciado para o efeito durante a descolagem e aterragem ou quando assim for instruído pelo Comandante para fins de segurança.

121.02.9 Assentos dos membros do pessoal navegante de Cabine durante o voo

Durante a descolagem e a aterragem, e sempre que considerado necessário pelo Comandante no interesse da segurança, o pessoal navegante de cabine deve sentar nos seus postos ou assentos atribuídos.

121.02.10 Tempo de voo e períodos de trabalho

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve:

a) estabelecer um regime aprovado pelo Director-Geral para a regulamento do tempo de voo e períodos de trabalho para cada membro do pessoal navegante; e

b) incluir o regime previsto no sub-regulamento (a) do manual de operações,

c) assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine esteja em conformidade com as disposições do regime previsto no sub- regulamento (a),

d) não causar ou permitir que qualquer membro do pessoal navegante de cabine voe numa aeronave sem que o operador tenha tomado conhecimento de que tal membro do pessoal navegante:

i. irá exceder o tempo de voo e períodos de strabalho prescritos no sub regulamento (1) (a) em serviço de voo, ou,

ii. sofre de fadiga ou, tendo em conta as circunstâncias do voo em questão, seja provável que venha a sofrer de fadiga que possa comprometer a segurança da aeronave ou seu pessoal navegante e passageiros; e

e) não agendar um membro da tripulação de serviço de voo activo por um período superior a oito horas consecutivas durante qualquer momento determinado voo, e período de serviço a menos que autorizado no regime previsto no parágrafo (a).

(2) As disposições a serem incluídas num voo e turnos de trabalho, previstos no sub-regulamento (1) devem obedecer o prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(3) Nos registos actuais devem ser mantidos o tempo de voo, períodos de trabalho de voo e de repouso de todos os membros do pessoal navegante, de acordo com o Regulamento.

121.02.11 Equipamento do pessoal navegante

Um membro do pessoal navegante técnico apto para exercer as prerrogativas previstas numa licença e sujeito ao uso de lentes correctivas, deve ter mais um conjunto de lentes correctivas de reposição prontamente disponíveis no exercício desses privilégios.

121.02.12 Membros do pessoal navegante nos postos de trabalho

Todos os membros do pessoal navegante devem cumprir as disposições da regra 91.02.5 do MOZCAR Parte 91.

SUBPARTE 3 – Formação e testes

Divisão um: Disposições gerais

121.03.1 Formação e testes para os membros do pessoal navegante.

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer e manter formações em terra e em voo para o pessoal navegante técnico por si empregado.

(2) O operador deve assegurar que:

a) cada membro do pessoal navegante técnico receba formação de acordo com a presente subParte e os programas adequados prescritos no documento MOZ-CATS-OPS Parte121;

b) o treinamento deve estar de acordo com o programa de operador aéreo de formação aprovado, e

c) cada membro do pessoal navegante técnico deve passar por um exame escrito sobre todas as disciplinas do currículo de formação referidos na alínea (a).

(3) As disposições da presente sub-parte são aplicáveis em relação ao membros do pessoal navegante empregue.

(4) Qualquer proficiência de piloto ou verificação da renovação de instrumento exigidos por esta subparte, deve ser conduzida de acordo com o Manual de Piloto de Verificação da empresa.

121.03.2 Formação inicial dos membros do pessoal navegante

Um membro do pessoal navegante técnico empregado pelo operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve ter concluído com êxito os testes iniciais de formação e de habilidades segundo o prescrito na Parte 61 ou Parte 63 conforme for o caso.

Divisão dois : Formação de Pilotos e Engenheiros de voo

121.03.3 Formação de conversão

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) o membro do pessoal navegante técnico tenha concluído um curso de conversão de tipo em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos no MOZCAR Partes 61 ou 63, conforme for o caso, ao mudar de um tipo ou classe de aeronave para outro tipo ou classe, para a qual um novo tipo ou categoria seja necessária;

b) o membro do pessoal navegante conclua um curso de conversão do operador antes de iniciar os voos comerciais não supervisionados :

i. quando se muda para uma aeronave em que um novo tipo ou de classe é necessária, ou

ii. quando se trata de um recém- recrutado por tal operador;

c) A formação de conversão de tipo deve ser conduzida por uma pessoa competente, de acordo com o programa detalhado do curso incluído no manual de operações e como descrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121;

d) a quantidade de formação exigida pelo curso de conversão de tipo do operador é determinada depois de ter sido devidamente considerada a formação anterior do membro do pessoal navegante técnico, conforme constar nos registos de formação previstos no regulamento 121.04.8;

e) os padrões mínimos de qualificação e experiência exigidos aos membros do pessoal navegante técnico antes de iniciarem a formação de conversão de tipo deve estar especificados no manual de operações;

f) cada membro do pessoal navegante técnico é submetido a controlos previstos no regulamento 121.03.6 (2) e à formação e testes descritos na regulamento 121.03.6 (6) antes de iniciar voos comerciais sob supervisão;

g) após a conclusão dos voos comerciais com supervisão, a verificação descrita no regulamento 121.03.6 (4) é realizada, e

h) Treino de Crew Resource Management conforme descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121 é incorporado no curso de conversão.

(2) No caso de mudança de tipo de aeronave ou de classe, a verificação descrita no regulamento 121.03.6 (2) pode ser combinada com o tipo ou a classe de teste de habilidade de classificação estabelecidos no MOZCAR Partes 61 ou 63, conforme for o caso.

(3) O curso de conversão dos operadores e o curso do tipo de qualificação ou classe estabelecidos nas Partes 61 ou 63, conforme o caso, podem ser combinados.

(4) O curso de operador de conversão de tipo deve incluir os itens, e deverá ser realizado pela ordem, conforme previsto no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(5) Quando um membro do pessoal navegante técnico não tiver previamente concluído um curso de conversão do operador, tal operador deve garantir que, para além de sub-regulamento (4), o membro do pessoal navegante técnico receba formação geral de primeiros socorros e, se for aplicável, formação sobre procedimentos de amaragem utilizando equipamento adequado.

121.03.4 Treino de diferenças e de familiarização

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve garantir que o membro do pessoal navegante técnico conclua formação de diferenças quando:

a) operar outra variante de uma aeronave do mesmo tipo ou outro tipo de mesma classe operados actualmente, ou

b) uma mudança de equipamento ou procedimentos em tipos ou variantes actualmente operados, requeira a aquisição de conhecimentos adicionais.

(2) O operador deve assegurar que o membro do pessoal navegante técnico conclua a formação de familiarização quando:

a) operar outra aeronave do mesmo tipo ou variante; ou

b) uma mudança de equipamento ou procedimentos em tipos ou variantes actualmente operados requeira a aquisição de conhecimentos adicionais.

121.03.5 Progresso técnico para o Comandante

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, para uma progressão técnica de co- piloto para Comandante, e de piloto para Comandante, garantir:

a) que um nível mínimo de experiência seja especificado no manual de operações;

b) o co-piloto ou piloto, conforme o for o caso, tenha concluido um adequado curso de comando.

(2) O curso de comando conforme previsto na sub-regra (1) (b) deve ser especificado no manual de operações e incluir:

a) treinamento num simulador de voo, incluindo a formação orientada para voos comerciais, ou formação de voo na aeronave;

b) uma verificação da proficiência do piloto executando a função de comando;

c) responsabilidades do Comandante;

d) formação em voos comerciais composta por um mínimo de 10 sectores para pilotos já qualificados no tipo de aeronave;

e) a conclusão da verificação do comandante de um voo comercial descrita no regulamento 121.03.6 (4) e as qualificações da verificação recente, rota e aeródromos descritos no regulamento 121.02.4; e

f) CRM (Crew Resource Management), conforme descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.03.6 Formação Adicional e testes

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) Cada tripulante recebe formação adicional e testes relevantes para o tipo ou variante de aeronave em que o pessoal navegante técnico está autorizado a operar;

b) A formação adicional e testes do programa estejam inclusos no manual de operações;

c) A formação de reciclagem recorrente seja ministrada por:

i. uma pessoa competente, no caso de formação em terra e cursos de reciclagem;

ii. um instrutor qualificado, no caso de formação em aeronave ou em simulador de voo;

iii. pessoal competente no caso de formação em equipamento de emergência e de segurança e verificação; ou

iv. pessoal competente, no caso de formação CRM de pessoal navegante;

d) Proficiência recorrente do piloto e os testes de voo comercial deverão ser efectuados por um inspector de Segurança do voo ou um piloto de verificação da empresa aprovado pelo Director-Geral; e

e) cada membro do pessoal navegante técnico é submetido a verificações de proficiência de piloto de seis em seis meses de calendário como parte de um complemento normal de pessoal navegante técnico.

(2) No caso de teste de verificação de proficiência de piloto previsto no sub-regulamento (1) (a) o Operador deve assegurar que:

a) cada membro do pessoal navegante técnico seja submetido a testes para demonstrar a sua competência na execução de procedimentos normais, anormais e de emergência; e

b) tal verificação seja efectuada sem referência visual exterior, quando ao navegante técnico lhe for exigido operar em IFR.

(3) Após a conclusão do teste de verificação da proficiência de piloto previsto no sub-regulamento (1) (e), o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante técnico em causa, válido por um período de seis meses calculados a partir do último dia do mês em que esse certificado foi emitido.

(4) O operador deve assegurar que, no caso de uma verificação de voo comercial, cada membro do pessoal navegante técnico seja submetido a uma verificação de voo comercial para demonstrar sua competência na execução das operações de voo normal especificadas no manual de operações.

(5) Após a conclusão das verificações de linha referidas no sub regulamento (4), o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante técnico em causa, válido por um período de 12 meses contados a partir do último dia do mês civil em que o referido certificado foi emitido.

(6) O operador deve assegurar que, no caso da formação sobre equipamento de emergência e de segurança e verificação, cada tripulante recebe formação e verificação sobre a localização e uso de todo o equipamento de emergência e segurança transportado.

(7) Após a conclusão da verificação do equipamento de emergência e de segurança referida no sub regulamento (6), o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante técnico em causa, válido por um período de 12 meses calculados a partir do último dia do mês em que esse certificado foi emitido.

(8) O operador deve assegurar que, no caso de formação sobre Crew Resource Management do pessoal navegante, cada membro do pessoal navegante receba formação, como parte do treinamento periódico, conforme descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(9) O operador deve assegurar que, no caso de formação de reciclagem em terra, cada tripulante recebe essa formação em cada 12 meses.

121.03.7 Qualificação de Piloto para operar em qualquer assento de Piloto

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) um piloto a ser designado para operar em qualquer lugar de piloto, conclua a formação e os testes apropriados, e

b) o programa de formação e verificação sejam:

i. especificado no manual de operações, e

ii. realizado de acordo com o plano de estudos adequados prescritos no documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.03.8 Programa de qualificação avançada

(1) O prazo de validade para a formação prevista no 121.03.6 pode ser prorrogado se o Director-Geral tiver aprovado um programa de qualificação avançada estabelecido pelo operador.

(2) O programa de qualificação avançada deve incluir formação e testes que conferem e mantém uma proficiência não inferior à proficiência referida nos regulamentos 121.03.3 (4), 121.03.4, 121.03.5 e 121.03.6.

Divisão Três: Formação do Pessoal Navegante de Cabine

121.03.9 Formação inicial

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine conclua com êxito a formação inicial prevista no MOZ-CATS-OPS 121 antes de ser submetido à formação sobre o tipo de aeronave e formação em diferenças.

121.03.10 Tipo e treino de diferenças

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine conclua uma formação específica ou treino de diferenças, especificada no manual de operações, antes de exercer as funções que lhe forem atribuídas.

(2) Um membro do pessoal navegante de cabine deve concluir um curso de formação de tipo, quando:

a) empregado pelo operador como membro do pessoal navegante de cabine; ou

b) designado para actuar como membro do pessoal navegante de cabine.

(3) Um membro do pessoal navegante de cabine deve concluir um curso de formação em diferenças quando actua como membro do pessoal navegante de cabine:

a) numa variante do tipo de aeronave em uso;

b) no tipo de avião com o equipamento, sua localização, ou procedimentos de segurança que diferem do tipo de avião ou variante actual.

(4) O operador deve definir o conteúdo do tipo de treinamento ou curso de diferenças tendo em conta a formação anterior do tripulante, como consta nos registos de formação do pessoal navegante de cabine descrito no regulamento 121.04.8.

(5) O operador deve assegurar que:

a) a formação sobre o tipo seja conduzida de forma estruturada, de acordo com os requisitos descritos no documento MOZ-CATS-OPS 121;

b) o treinamento em diferenças seja realizado de forma estruturada; e

c) a formação sobre o tipo e formação sobre diferenças, inclua o uso de todos os equipamentos de emergência, de sobrevivência e todos os procedimentos de emergência aplicáveis ao tipo de aeronave e envolva treinamento e prática em qualquer dispositivo de treinamento tanto num dispositivo de simulação ou na própria aeronave.

121.03.11 Voos de familiarização

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve garantir que após a conclusão da formação sobre o tipo ou formação sobre diferenças, cada membro do pessoal navegante efectue voos de familiarização antes de agir como um dos elementos do número mínimo de pessoal navegante de cabine descritos no regulamento 121.02.5.

121.03.12 Treino de recorrência

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine receba e treino de recorrência, abrangendo as acções atribuídas a cada membro do pessoal navegante de cabine, evacuação normal e apropriada e outros procedimentos de emergência e exercícios relevantes para o tipo de aeronave ou variante, de acordo com os requisitos descritos no documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O operador deve garantir que a formação adicional e os testes do programa incluam o ensino teórico e prático, bem como prática individual, como descrita no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(3) Após a conclusão bem sucedida da treino de recorrencia e testes, o operador deve emitir um certificado de competência para o membro do pessoal navegante de cabine em causa, válido por um período de 12 meses calculados a partir do último dia do mês em que esse certificado foi emitido.

121.03.13 Refrescamento

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine que tenha estado ausente das funções de voo por mais de seis meses, seja submetido a cursos de refrescamento especificados no manual de operações, conforme previsto no Documento MOZ-CATS- OPS 121.

(2) O operador deve assegurar que um membro do pessoal navegante de cabine, que não tenha estado ausente das funções de voo, mas não trabalhou como um membro do pessoal navegante num tipo particular de aeronave por um período de seis meses, seja submetido a:

a) cursos de reciclagem no referido tipo de aeronave, ou

b) dois sectores de familiarização durante operações comerciais no tipo de aeronave antes de assumir as funções no referido tipo de aeronave.

121.03.14 Verificação

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, assegurar que, durante ou após a conclusão da formação prevista no regulamento 121.03.9, 121.03.10 e 121.03.12, cada membro do pessoal navegante seja submetido a uma verificação cobrindo a formação recebida, a fim de verificar a sua proficiência na realização de tarefas de segurança e de emergência.

(2) As verificações referidas no no número (1) devem ser efectuadas por pessoal competente.

(3) O operador deve assegurar que cada membro do pessoal navegante de cabine submetido a verificações dos itens para as formações iniciais, de diferenças e formação contínua, esteja conforme previsto no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

Divisão Quatro: Formação de Outros Membros do Pessoal Navegante Técnico

121.03.15 Formação

(1) O operador de uma aeronave comercial de transporte de grande porte deve providenciar cursos de formação inicial, contínua e de reciclagem para o:

a) mestre de carga (Load Master);

b) despachante de voo; e

c) qualquer membro do pessoal navegante essencial para a segurança das operações, se o operador tiver esse pessoal de operações ao seu serviço.

(2) O curso de formação referido em 1 deve ser especificado no manual de operações.

121.03.16 Despachante de voo

(1) Os despachantes de voo devem ser licenciados em conformidade com as disposições do MOZCAR Parte 65.

(2) A um despachante de voo não deve ser atribuído nenhuma função a menos que esse oficial tenha:

a) realizado nos últimos 12 meses, pelo menos, um único voo de qualificação na cabine de pilotagem em qualquer área em que o indivíduo esteja autorizado a exercer a supervisão de voo;

b) demonstrado ao operador conhecimento sobre:

i) equipamentos de rádio em uso na aeronave; e

ii) equipamento de navegação em todas as aeronaves utilizadas;

c) conhecimento dos seguintes elementos relativos às operações para as quais ele é responsável:

i. condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;

ii. efeitos das condições meteorológicas na recepção de rádio na aeronave utilizada;

iii. peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação que é usado na operação; e

iv. Instruções de carregamento da aeronave; e

d) conhecimentos e competências relacionadas com o desempenho humano relevantes para as funções de despacho.

(3) O despachante de voo não deve ser escalado para o serviço após 12 meses consecutivos de ausência do serviço, a menos que se cumpra com os itens (1) e (2).

Divisão Cinco: Formação de Segurança

121.03.17 Formação inicial e recorrente sobre segurança para pessoal navegante

(1) O operador deve estabelecer e manter um programa de formação inicial e anual adicional de segurança aprovado, que garanta que o pessoal navegante actue de maneira mais adequada para minimizar as consequências de actos de interferência ilícita. No mínimo, este programa deve incluir os seguintes elementos:

a) determinação da gravidade de qualquer ocorrência;

b) comunicação e coordenação do pessoal navegante;

c) respostas adequadas de auto-defesa;

d) uso de dispositivos não-letais de protecção atribuídos aos membros do pessoal navegante;

e) compreensão do comportamento de terroristas, de modo a facilitar a capacidade do pessoal navegante para lidar com o comportamento de sequestrador e as respostas de passageiros;

f) exercícios reais de treinamento situacional sobre as condições de ameaças diversas;

g) procedimentos de cabine de pilotagem para proteger a aeronave; e

h) procedimentos de pesquisa e orientação de locais de menos risco de deflagração de bomba dentro da aeronave sempre que possível.

121.03.18 treinamento de segurança inicial e adicional para os membros da equipe de terra

O operador deve igualmente estabelecer e manter um programa de inicial e adicional anual, para familiarizar os funcionários apropriados com medidas preventivas e técnicas, em relação a passageiros, bagagem, carga, correio, equipamentos, armazenamentos e suprimentos destinados ao transporte numa aeronave de forma que eles contribuam para a prevenção de actos de sabotagem ou de outras formas de interferência ilícita.

SUBPARTE 4 - Documentação e Registos

121.04.1 Documentos a serem retidos em terra

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que abordo da aeronave:

a) uma cópia do plano de voo operacional;
b) cópias das Partes relevantes do Plano de voo (Flight folio;
c) carga e a folha de registo;
d) folha de peso e contragem;
e) lista de passageiros ou de manifesto de carga;
f) notificação de cargas especiais, se for aplicável;
g) uma declaração geral, no caso de uma aeronave envolvida num voo internacional, é mantida num local seguro no primeiro ponto de partida em relação a cada voo realizado pela aeronave.
h) declarações, conforme for exigido pela autoridade do operador de mercadorias perigosas, e
i) qualquer outro documento que possa ser exigido pelo Director-Geral.

(2) Os documentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser mantidos por um período de pelo menos 180 dias.

(3) Um titular de Certificado de Operador Aéreo deve manter registos por um período mínimo de dois anos para aqueles funcionários que executam tarefas de despacho de voo ou de membros do pessoal navegante.

(4) Um titular do Certificado de Operador Aéreo deve conservar os seguintes registos para o período especificado:

a) registos de voo e de serviço, dois anos;
b) os registos de voo da tripulação, dois anos;
c) registos de combustível e óleo, três meses;
d) preenchimento de manifesto de carga, seis meses;
e) registo de peso e Centragem, seis meses;
f) libertação do despacho, seis meses;
g) planos de voo, seis meses;
h) manifesto de passageiros, seis meses;
i) informações meteorológicas, seis meses;
j) diários de viagem, dois anos, e
k) diário técnico da aeronaves, dois anos.

121.04.2 Manual de Operações

(1) Todo o operador aéreo deve estabelecer e manter um manual de operações que observe os requisitos deste Regulamento e MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O operador aéreo deve apresentar no seu manual de operações, uma declaração de conformidade e quaisquer alterações ao mesmo manual, à Autoridade para aprovação.

(3) Quando há uma mudança em qualquer aspecto de operação do operador aéreo, o manual de operações que já não atende aos requisitos deste regulamento, ou quando assim for instruído a fazê-lo pelo Director-geral, o operador aéreo deve alterar o seu manual de operações.

(4) O Director-Geral, onde as disposições do MOZ-CATS-OPS 121 tiverem sido atendidas, pode aprovar os manuais de operações da empresa e suas eventuais alterações.

(5) Um manual de operações, que pode ser emitido em partes separadas correspondentes a aspectos específicos de uma operação, deve incluir as instruções e informações necessárias para que o pessoal envolvido desempenhe as suas funções com segurança e deve conter as informações exigidas pela MOZ-CATS- OPS 121.

(6) O manual de operações de uma empresa deve ser elaborada de tal forma que:

a) todas as partes do manual sejam coerentes e compatíveis em forma e conteúdo;
b) o manual seja facilmente alterado;
c) o manual contenha uma página de controlo das alterações e uma lista das páginas em vigor; e
d) tenha a data da última emenda de cada página.

(7) Sujeito ao sub-regulamentamento (8), um operador aéreo deve disponibilizar uma cópia das partes relevantes do seu manual de operações da empresa, incluindo quaisquer alterações a essas partes, a cada um dos membros do pessoal navegante, as operações em terra e pessoal de manutenção.

(8) Um operador aéreo pode colocar uma cópia das partes adequadas do manual de operações da empresa em cada aeronave que opera, em vez de fornecer uma cópia para cada membro do pessoal navegante.

(9) Toda a pessoa a quem tiver sido fornecida uma cópia das partes adequadas de um manual de operações da empresa nos termos do sub-regulamento (1) deverá mantê-lo actualizado com as alterações previstas e devem assegurar que as partes apropriadas sejam acessíveis quando a pessoa estiver realizando as suas funções.

(10) Quando um operador aéreo decidir atribuir um título ao manual exigido por este regulamento, para além de, "Manual de Operações", uma declaração confirmando que tal manual é produzido em conformidade com o MOZCAR 121.04.2 será escrito imediatamente após o título, ou no prefácio desse manual.

(11) A cada operador aéreo a quem se exige que produza e mantenha um Manual de Operações nos termos do presente Regulamento deve cumprir com as instruções, normas e procedimentos nele contidas.

121.04.3 Manual de operação da aeronave (AOM)

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, deve compilar e disponibilizar ao pessoal navegante durante o voo, um manual de operações da aeronave.

(2) O manual de operação da aeronave deve conter:

a) procedimentos normais, anormais, de emergência e, quando aplicável, procedimentos complementares relativas à aeronave;
b) limitações operacionais da aeronave conforme descritos no Manual de Voo da aeronave (AFM);
c) detalhes dos sistemas da aeronave;
d) listas de verificação a serem utilizadas pelos membros do pessoal navegante; e
e) informações relativas ao desempenho da aeronave.

(3) Quando o manual de operação da aeronave for transportado nos termos do Regulamento 121.04. ele deve fornecer indicações claras de todas as informações que foram extraídas da AFM.

(4) O operador deve fornecer a cada membro do pessoal navegante uma cópia das partes do manual operacional da aeronave que sejam relevantes para as funções operacionais atribuídas ao referido membro do pessoal navegante.

(5) Sujeito ao sub-regulamento (1), o operador deve assegurar que o manual de operação da aeronave seja fornecido em cópia impressa ou em formato electrónico aprovado.

121.04.4 Manual de voo da Aeronave (AFM)

O manual de voo do avião a que se refere o MOZCAR Parte 91.03.2 pode ser incluído no manual de operação do avião, conforme previsto na regra 121.04.3.

121.04.5 Plano de Voo Operacional

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, garantir que o plano de voo operacional seja preenchido para cada voo realizado pela aeronave.

(2) O conteúdo do plano operacional de voo e a sua utilização devem constar no manual de operações.

(3) Uma cópia do plano operacional de voo deve ser apresentada ao operador ou agente designado, ou se esses procedimentos não forem possíveis, deve ser entregue à autoridade do aeródromo ou registado num lugar adequado no ponto de partida.

(4) Os itens a serem incluídos no plano de voo operacional devem ser descritos no 121 MOZ-CATS-OPS.

(5) O plano Operacional de voo deve ser aprovado e assinado pelo Comandante e, quando aplicável, assinado pelo oficial de operações de voo / despachante de voo.

(6) A cópia original do plano de voo operacional deve ser conservadas pelo operador por um período de pelo menos 180 dias.

121.04.6 Registo de Tempos de voo e períodos de trabalho

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve:

a) manter o tempo actual de voo e os registos dos períodos de trabalho de todos os membros do pessoal navegante empregues pelo referido operador; e

b) manter o registo do tempo de voo e os registos de período de trabalho por um período de 15 meses a contar da data do último voo para cada membro do pessoal navegante.

c) garantir que o tempo de voo não ultrapasse cento e cinco horas em 28 dias consecutivos para os membros do pessoal navegante.

(2) Cada membro do pessoal navegante quer seja a tempo inteiro ou a tempo parcial, empregado por um operador, deve fornecer ao operador as cópias autenticadas de tempo de serviço de voo. Esses relatórios devem ser produzidos de acordo com as disposições do plano de registo de voos e períodos de trabalho do operador.

121.04.7 Registos de equipamento de emergência e de sobrevivência

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial grande porte deve compilar uma lista de todos os equipamentos de sobrevivência e de emergência a ser usado na aeronave e deve manter essa lista em todos os momentos disponíveis para comunicação imediata com os centros de coordenação de busca e salvamento.

(2) A lista de equipamentos de sobrevivência e de emergência deve ser incluída no manual de operações.

(3) O formato e as informações mínimas que devem ser incluídas na lista de equipamento de sobrevivência e de emergência deve estar descrita na 121 MOZ-CATS-OPS.

121.04.8 Treinamento do pessoal navegante

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve manter os registos de todo o treinamento e proficiência realizados pelos membros do pessoal navegante ao serviço do referido operador, e esses registos devem incorporar certificados indicando o êxito desta formação e os testes de proficiência.

(2) O operador deve manter o registo de cada membro do pessoal navegante por um período de pelo menos três anos e o registo de cada membro do pessoal navegante de cabine por um período de pelo menos 12 meses a contar da data em que o membro do pessoal navegante tiver se desvinculado do referido operador.

(3) Os certificados referidos no sub-regulamento (1) devem ser disponibilizados pelo operador para o membro do pessoal navegante em causa, mediante pedido.

121.04.9 Folha de carga e Centragem

(1) Nenhuma pessoa deve tentar executar uma descolagem em qualquer aeronave operada ao abrigo do presente regulamento, a menos que o Comandante da aeronave ou qualquer pessoa qualificada, nomeada pela empresa tenha preenchido e assinado uma folha de carga e centragem de acordo com o MOZ-CATS-OPS-121.

(2) A carga ea folha de guarnição deve ser preenchida em duplicado e uma cópia deverá ser transportado na aeronave e uma cópia deve ser mantida de acordo com as disposições da regra 121.04.1.

(3) A folha de carga e centragem devem ser conservados pelo operador por um período de pelo menos 90 dias, calculados a partir da data da realização do voo.

(4) O conteúdo mínimo da carga da folha de carga e centragem deve em conformidade com o Documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.04.10 *Check list* de segurança da aeronave

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve, para além das verificações normais anormais e de emergência previstas na regra 121.04.3 (2) (d) colocar à disposição do pessoal navegante e outros membros da equipe ao serviço do referido operador, uma lista de verificação dos procedimentos a serem observados na busca de armas escondidas, explosivos ou outros dispositivos perigosos.

121.04.11 Diário de bordo de uma aeronave

(1) O diário de bordo de uma aeronave deve conter os seguintes itens:

a) a nacionalidade e matrícula da aeronave;
b) Data;
c) Os nomes dos membros do pessoal navegante;
d) Deveres dos membros do pessoal navegante;
e) Ponto de partida;
f) Ponto de chegada;
g) A hora de partida;
h) Hora de chegada;
i) As horas de voo;
j) Natureza) de voo (não lucrativo, regular ou não regular);
k) Incidentes, observações, ou defeitos, se houver; e
l) Assinatura de pessoa que preencher o diário.

(2) As anotações no diário de bordo devem ser feitas logo que possível após o término do voo ou série de voos e devem ser feitas em tinta permanente ou esferográfica.

(3) Os diários de bordo preenchidos serão mantidos para criar um registo contínuo dos últimos seis meses de operações.

(4) As informações inseridas num diário devem ser consideradas factos verdadeiros daquele voo.

(5) Nenhuma pessoa poderá alterar, remover, desfigurar ou tornar ilegível, qualquer anotação feita num livro de registo de voo da aeronave e onde as correcções se mostrarem necessárias estas devem ser feitas de modo a não obscurecer a anotação que está sendo corrigida.

121.04.12 Programa de Manutenção

(1) Um titular de um certificado de operador deve apresentar à Autoridade para aprovação, um programa de manutenção para as suas aeronaves e qualquer alteração posterior.

(2) No caso de uma aeronave registada no estrangeiro, o programa de manutenção deve ser aprovado pelo Estado de Registo e pode ser posteriormente aceite pela Autoridade.

(3) Além da exigência de um programa de manutenção para as aeronaves operadas por um titular de certificado de operador aéreo, uma aeronave com massa máxima de descolagem acima de 5.700 kg deve incluir um programa de qualidade no programa de manutenção.

(4) No caso de uma determinação pela Autoridade nos termos do sub-regulamento (3), um titular do Certificado de Operador Aéreo deverá apresentar os procedimentos e informações no manual de controle de manutenção.

(5) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que cada aeronave seja mantida de acordo com o programa de manutenção aprovado, que deve incluir:

a) trabalhos de manutenção e os intervalos em que estas devem ser executados, tendo em conta a utilização da aeronave;

b) quando for aplicável, um programa de integridade estrutural continuada;

c) procedimentos para alterar ou desviar-se dos parágrafos (a) e (b); e

d) Onde for aplicável, um programa de condições de monitoramento, qualidade, descrições para sistemas de aeronaves, componentes e motores.

(6) A Autoridade pode alterar quaisquer especificações de operação emitidas a favor do titular de Certificado de Operador Aéreo, para permitir o desvio das disposições desta parte que impediriam o retorno ao serviço e uso de componentes de fuselagem, motores, dispositivos electrónicos e peças de reposição, porque estes componentes foram mantidos, alterados, ou inspeccionados por pessoas que trabalham fora de Moçambique que não possuem uma licença de engenheiro de manutenção de Moçambique.

(7) Um titular do Certificado de Operador Aéreo a quem é concedida autoridade nos termos deste desvio deve vigiar as instalações e práticas para assegurar que todo o trabalho realizado nos componentes da fuselagem, motores, equipamentos electrónicos e peças de reposição especificadas no sub-regulamento (6) seja realizado de acordo com o manual de controle de manutenção do Titular do certificado de operador aéreo.

(8) As tarefas de manutenção repetitiva especificadas em intervalos obrigatórios como condição para a aprovação do projecto de tipo devem ser identificadas como tal.

(9) Os programas de manutenção devem ser baseados em informações de programas de manutenção disponibilizadas pelo Estado de desenho ou pela organização responsável pelo projecto tipo, e qualquer informação adicional aplicável, documentação ou experiência.

(10) A empresa não deve usar o seu pessoal nos programas de manutenção de transporte aéreo comercial ou parte deles, que não tenham sido revistos e aprovados para o detentor do certificado de operador aéreo pela Autoridade.

(11) A aprovação do programa de manutenção de um titular certificado de operador aéreo e quaisquer alterações posteriores devem ser anotadas no caderno de Operações.

(12) Um titular do certificado operador aéreo deve ter um programa de inspecção e um programa de manutenção que abranja outros programas de manutenção preventiva e modificações para assegurar que:

a) manutenção, manutenção preventiva e modificações são realizadas de acordo com o manual de controlo de manutenção de um titular de certificado de operador aéreo, e

b) cada aeronave liberada para o serviço é navegável e sujeita a manutenção adequada para a operação.

121.04.13 Manual de Controlo de Manutenção

(1) Todo operador aéreo deve estabelecer e manter um Manual de Controlo de Manutenção que atende os requisitos da presente Parte e dos previstos no MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O manual de controlo de manutenção pode ser emitido em partes separadas, e deve conter as seguintes informações:

a) uma descrição geral do trabalho autorizado nos termos da aprovação da organização;

b) uma descrição dos procedimentos de organizações e sistema de qualidade ou inspecção;

c) uma descrição geral das instalações de organizações;

d) os nomes e deveres da pessoa ou pessoas;

e) uma descrição dos procedimentos utilizados para estabelecer a competência do pessoal de manutenção;

f) uma descrição do método utilizado para a conclusão e retenção dos registos de manutenção;

g) uma descrição do procedimento para preparar a saída da manutenção e as circunstâncias em que a referida saída deve ser assinada;

h) o pessoal autorizado a assinar a saída da manutenção e o alcance dessa autorização;

i) uma descrição, se for aplicável, dos procedimentos adicionais para a observância do procedimentos e exigências do operador;

j) uma descrição dos procedimentos para informar o Director-Geral sobre qualquer defeito ou condição de um componente de aeronave que possa perigar a aeronave, dentro de 48 horas a partir do momento em que o defeito ou condição a que se refere o relatório, tiver sido detectada; e

k) uma descrição do procedimento para receber, alterar e distribuir dentro da organização de manutenção todos os dados necessários à aeronavegabilidade do titular do certificado ou entidade de projecto tipo.

121.04.14 Dados do registador de voo

O operador deve assegurar, na medida do possível, em caso de uma aeronave envolver-se num acidente ou incidente, a preservação de todos os registos de voo relacionados com gravador e dados de voo associados, e sua retenção sob custódia até à sua disposição, conforme determinado e de acordo com os regulamentos relativos á investigação de acidentes / incidentes previstos no anexo 13 da Convenção de Chicago.

121.04.15 Sistema de informação de Busca e Salvamento

(1) O operador de uma aeronave operada ao abrigo do presente regulamento deve garantir que esteja disponível para o Comandante, informações relacionadas com a busca e salvamento disponíveis na área a ser sobrevoada pela aeronave.

(2) As informações referidas no sub-regulamento (1) pode ser publicado no manual de operações do operador aéreo ou por meio de outro material impresso adequado.

121.04.16 Documentos a serem transportados a bordo de uma aeronave

(1) Não obstante ao disposto no presente Regulamento, nenhuma pessoa deve operar uma aeronave a menos que os seguintes documentos sejam transportados a bordo, conforme aplicável,

a) Se a aeronave estiver a efectuar um voo internacional:

i.o certificado de registo;

ii. o certificado de aeronavegabilidade;

iii. Cópia autenticada do Certificado de Operador Aéreo

iv. Cópia das Especificações do operadores

v. Licença apropriada de cada membro do pessoal navegante técnico;

vi. o diário de bordo ou declaração geral;

vii. Licença da estação de rádio da aeronave;

viii. Quando se transporte passageiros, o manifesto de passageiros, a menos que a informação seja incluída na declaração geral referida na alínea (iv);

ix. Quando se transporta carga, manifesto e declaração detalhada da carga;

x. Certificado de aptidão para serviço;

xi. um livro de navegação quando se leva abordo um navegador;

xii. manual de voo da aeronave a que se refere o Regulamento 91.03.2, ou documento equivalente;

xiii. folha de peso e centragem;

xiv. plano de voo;

xv. o MEL, se for aplicável;

xvi. o certificado de ruído, com uma tradução para Inglês, se o certificado tiver sido emitido num idioma diferente do Inglês, se esse certificado foi emitido para o tipo de aeronave, e

xvii. a lista de sinais visuais para uso para aeronave interceptora e interceptada.

b) se a aeronave está a efectuar um voo doméstico:

i. o certificado de registo;

ii. o certificado de aeronavegabilidade;

iii. a licença apropriada de cada membro do pessoal navegante ;

iv. a licença de estação de rádio da aeronave;

v. o certificado de aptidão para serviço;

vi. o manual de voo da aeronave a que se refere o Regulamento 91.03.2 ou documento equivalente;

vii. folha de peso e centragem;

viii. plano de voo;

ix. o MEL, se for aplicável;

x. o certificado de ruído, se o referido certificado tiver sido emitido para o tipo de aeronave, e

xi. a lista dos sinais visuais para uso pela aeronave interceptora e interceptada.

c) Excepto se o voo se destina a iniciar e terminar no mesmo aeródromo e não inclui passagem sobre território de qualquer outro estado que não seja o de Moçambique, os documentos podem ser mantidos no aeródromo ao invés de serem levados a bordo do aeronave.

SUBPARTE 5 - Instrumentos, Equipamentos de Navegação e Comunicações

121.05.1 Aprovação de instrumentos, navegação e equipamentos de comunicações

(1) Uma aeronave deve estar equipada com equipamentos de rádio para comunicação capaz de:

Realizar comunicação bidireccionais para fins de controle de tráfego aéreo, recebimento de informações meteorológicas, em qualquer momento durante o voo;

a) realização de uma comunicação bilateral, em qualquer momento durante o voo com pelo menos uma estação aeronáutica e com outras estações aeronáuticas e em frequências, que forem prescritas pela autoridade competente; e

b) providenciar comunicação na frequência de emergência 121,5 MHz aeronáutica.

(2) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que um voo seja iniciado sem que os instrumentos e equipamentos necessários no âmbito do presente Regulamento, ou de outra forma instalados na aeronave, sejam:

a) sujeitos ao sub-regulamento (3), aprovados e instalados de acordo com os requisitos operacionais e de navegabilidade aplicáveis a esses instrumentos e equipamentos, e,

b) em condições de operação segura, excepto nos casos previstos num MEL aprovado.

(3) O operador não poderá ser obrigado a obter aprovação para a:

a) fusíveis conforme previsto no regulamento 91.04.2;

b) Lanternas intrinsecamente seguras conforme o previsto no regulamento 91.04.3 (1) (d);

c) relógio de exactidão de tempo previsto nos regulamentos 91.04.4 e 91.04.5;

d) Equipamento de primeiros socorros referido nos regulamentos 91.04.16;

e) megafones referidos na regra 91.04.24;

f) equipamento de sobrevivência a que se refere o Regulamento 91.04.29;

g) âncoras e equipamentos para a amarração, ancoragem ou manobras de hidroaviões e aeronaves anfíbias na água, a que se refere à regulamento 91.04.30, e

h) equipamento médico referido no regulamento 121.05.13.

(4) Uma aeronave deve estar equipada com instrumentos de navegação que lhe permita prosseguir:

a) em conformidade com o plano de voo operacional, e

b) em conformidade com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo.

(5) Para voos em porções de espaço aéreo definido ou em rotas onde um tipo RNP tenha sido recomendado, uma aeronave deve, além dos requisitos especificados no sub-regulamento (4):

a) ter equipamento de navegação que lhe permita operar de acordo com o tipo (s) de RNP prescrito (s); e,

b) ter sido autorizada pelo Director-Geral para operações nesse espaço aéreo.

(6) Para voos que operam em porções de espaço onde, especificações de desempenho mínimo de navegação (MNPS) são prescritos, uma aeronave deve ser equipada com instrumentos de navegação que:

a) continuamente forneçam indicações ao pessoal navegante técnico sobre aderência ou saída da rota para o grau necessário de precisão em qualquer ponto ao longo dessa rota, e

b) tenha sido autorizado pelo Estado do operador para as operações de MNPS em causa.

(7) Para voos que operam em porções de espaço onde, separação vertical mínima reduzida (RVSM) de 300 m (1,000 pés) é aplicada acima de FL 290:

a) uma aeronave deve ser equipado com instrumentos capaz de:

i) indicando ao pessoal navegante técnico o nível de do voo;

ii) manutenção automática de um nível de voo seleccionado;

iii) alertar o pessoal navegante técnico, quando ocorrer um desvio a partir do nível de voo seleccionado. O limite para o alerta não deve exceder mais ou menos 90m (300 pés), e

iv) Indicação automática de altitude de pressão;

b) o operador deve ser autorizado pelo Director-Geral para operar no espaço aéreo em questão;

c) a aeronave deve ter uma capacidade de desempenho vertical de navegação verificar que satisfaça os requisitos da MOZ-CATS-OPS 121;

d) o operador deve ter instituído procedimentos adequados em matéria de aeronavegabilidade continua (manutenção e reparação) práticas e programas;

e) o operador deve ter instituído procedimentos apropriados para o pessoal navegante técnico para operações no espaço aéreo RVSM.

(8) A aeronave deve estar equipada com instrumentos de navegação para garantir que, em caso de falha de um componente do equipamento em qualquer fase do voo, o equipamento restante irá permitir que a aeronave navegue de acordo com este sub-regulamento (4) e, quando aplicável (5), (6) e (7).

(9) A instalação do equipamento deve ser tal forma que ao falhar uma única unidade necessária para qualquer comunicação ou para fins de navegação ou ambos, não irá resultar na falha de outra unidade necessária para fins de comunicação ou navegação.

(10) Nos voos em aproximação e aterragem em condições meteorológicas de instrumentos, uma aeronave deve estar equipada com equipamento de rádio capaz de receber sinais de orientação para um ponto a partir do qual uma aterragem visual pode ser efectuada. Este equipamento deve ser capaz de fornecer orientação em cada aeródromo em que se destina a aterragem em condições meteorológicas de instrumentos e em qualquer aeródromo designados alternates.

121.05.2 Voo, navegação e equipamento associado à aeronave operando em VFR

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve operar a aeronave em conformidade com o VFR, a menos que tal aeronave esteja equipada com:

a) uma bússola magnética;

b) um relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

c) um altímetro de pressão sensível com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer configuração de pressão barométrica que poderão ser encontradas durante o voo;

d) um sistema indicador de velocidade do ar com tubo piloto aquecido ou por um meio equivalente para impedir o mau funcionamento devido à condensação ou à formação de gelo, incluindo um indicador de aviso de falha de aquecimento do Piloto;

e) um indicador de velocidade vertical;

f) um indicador de volta e derrapagem de volta ou um coordenador por sua vez, incorporando um indicador de derrapagem;

g) um indicador de atitude;

h) um indicador de direcção; e

i) um meio de indicação na cabine de comando da temperatura do ar fora em graus *Celsius*.

(2) O posto do segundo piloto de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande dimensões deve ser equipadas com:

a) um altímetro de pressão com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer configuração de pressão barométrica que poderão ser encontrados durante o voo;

b) um sistema indicador de velocidade com tubo pitot aquecido ou um meio equivalente para impedir o mau funcionamento devido à condensação ou à formação de gelo, incluindo um indicador de aviso de falha do aquecimento do Pilot;

c) um indicador de velocidade vertical;

d) um indicador de derrapagem ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de derrapagem;

e) altímetro; e

f) um indicador de direcção (rumos).

(3) Para voos não superiores a 60 minutos de duração, realizados dentro das 25 milhas náuticas do aeródromo de partida, onde a descolagem e aterragem ocorrem no mesmo aeródromo, os instrumentos referidos no sub-regulamento (1) (f), (g) e (h), e sub-regulamento (2) (d), (e) e (f), podem ser substituídos por um indicador de volta e derrapagem ou por um indicador de volta incorporando um indicador de derrapagem ou ambos , altímetro e indicador de derrapagem.

(4) Uma aeronave de transporte comercial aéreo de grande porte que opera durante a noite deve ser equipada de acordo com os instrumentos de voo e navegação referidos no regulamento 121.05.3.

121.05.3 Voo, navegação e equipamento associado para aeronave que opere em IFR

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, não deve operar a aeronave em conformidade com o IFR, a menos que tal aeronave esteja equipada com:

a) uma bússola magnética;

b) um relógio de precisão indicando o tempo em horas, minutos e segundos;

c) dois altímetros de pressão sensível com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer pressão barométrica que poderá ser encontrados durante o voo;

d) um sistema indicador de velocidade do ar com tubo piloto aquecido ou por um meio equivalente para impedir o mau funcionamento devido à condensação ou à formação de gelo, incluindo um indicador de aviso de falha de aquecimento de pitot;

e) um indicador de velocidade vertical;

f) um indicador volta e aquecimento ou um coordenador por sua vez, incorporando um indicador de derrapagem;

g) um indicador de atitude;

h) um indicador de direcção estabilizada (rumos); e

i) um meio de indicação na cabine de comando da temperatura do ar exterior em graus *Celsius* uma fonte alternativa de pressão estática para o altímetro de velocidade e velocidade vertical.

(2) O lugar do segundo piloto de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande dimensões deve ser equipada com:

a) um altímetro de pressão sensível com uma configuração de escala sub calibrada em hectopascais, ajustável a qualquer configuração de pressão barométrica que poderá ser encontrada durante o voo, que pode ser um dos dois altímetros exigidos à luz do sub regulamento (1) (c);

b) um indicador de velocidade vertical;

c) um indicador volta e derrapagem ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de derrapagem;

d) um indicador de direcção estabilizada.

e) um indicador de altitude; e

f) um indicador de direcção estabilizada.

(3) Em adição ao voo e equipamentos de navegação referido no sub-regulamento (1) e (2), uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve ser equipada com um altímetro único de reserva, capaz de ser usado a partir de qualquer dos postos do piloto e que:

a) seja electricamente alimentado continuamente durante a operação normal e, após uma falha total do sistema do gerador eléctrico é alimentado por uma fonte independente do sistema do gerador;

b) ofereça uma operação confiável para um mínimo de 30 minutos após uma falha total do sistema do gerador eléctrico, tendo em conta outras cargas na fonte de alimentação de emergência e procedimentos operacionais;

c) opere de forma independente de qualquer sistema de indicadores de atitude;

d) seja automaticamente operado depois de uma falha total do sistema do gerador eléctrico;

e) é adequadamente iluminado durante todas as fases de operação; e

f) seja capaz de indicador a atitude da aeronave em 360 graus em volta e profundidade.

Nota: Quando o sistema de instrumentos de atitude de reserva for capaz de descrever a atitude da aeronave total de 360 graus de profundidade e indicadores de volta e derrapagem pode ser substituído e por indicadores de derrapagem.

(4) Em conformidade com as disposições do sub regulamento (3), deve ser claramente evidente para os membros do pessoal navegante técnico quando o indicador de reserva de altitude estiver a ser operada por energia de emergência.

121.05.4 Sistema de aviso de altitude

(1) O operador de uma turbina com hélices de grandes dimensões ou uma aeronave de transporte aéreo comercial turbo jacto, não deve operar a aeronave a menos que esta esteja equipada com um sistema de aviso de altitude capaz de:

a) alertar os membros do pessoal navegante técnico sobre a aproximação a altitude pré seleccionadas em qualquer subida ou descida a tempo suficiente para estabelecer o nível de voo em altitude pré selecionada;

b) alertar os membros do pessoal navegante técnico pelos desvios de altitude para acima ou abaixo de uma altitude pré-selecionada através de um sinal auditivo.

121.05.5 Sistema de aviso de aproximação da terra melhorado. (EGPWS)

(1) Todas as aeronaves de motores de turbina com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros devem estar equipadas com um sistema de alerta de proximidade do solo.

(2) Todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima à descolagem superior a 15,000kg ou autorizadas a transportar mais de trinta passageiros devem estar equipadas com um sistema de alerta que possui uma função direccionada para o solo (EGPWS).

(3) Todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros, para a qual o certificado de aeronavegabilidade é emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 2004, deve estar equipada com um sistema de alerta de proximidade do solo que tem uma função de evitar o terreno (EGPWS).

(4) A partir de 1 de Janeiro de 2007, todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros, devem estar equipadas com um sistema de alerta de proximidade do solo com uma função, de evitar o terreno horizontalmente (EGPWS).

(5) A partir de 1 de Janeiro de 2007, todas as aeronaves de pistão do motor de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700 kg ou autorizadas a transportar mais de nove passageiros, devem estar equipadas com um sistema de alerta de proximidade do solo que fornece as advertências MOZ-CATS OPS 121 e uma função de prevenção horizontal para evitar o terreno.

(6) Um sistema de alerta de proximidade do solo deve dar automaticamente uma advertência oportuna e distinta ao pessoal navegante técnico quando a aeronave estiver na zona potencial perigosa proximidade da superfície do solo.

(7) Um sistema de alerta de proximidade do solo deve avisar como especificado no documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.05.6 Equipamento de radar meteorológico

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, não deve operar a aeronave a menos que esteja equipada com o equipamento de radar, sempre que estiver a ser operada durante a noite ou no IMC em áreas onde trovoadas ou outras condições atmosféricas adversas, consideradas detectáveis com radares meteorológicos aéreos.

121.05.7 Equipamento de detecção de radiação cósmica

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte que se destina a operação acima de 49,000 pés, deve assegurar que a aeronave esteja equipada com um instrumento para medir e indicar continuamente a taxa de radiação cósmica total recebida e acumulada em cada voo.

(2) A unidade do visor do equipamento deve ser facilmente visível para um membro do pessoal navegante técnico.

121.05.8 Sistema de intercomunicação entre o pessoal navegante

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve opera a menos que ela esteja equipada com um sistema de intercomunicação da cabine de pilotagem, incluindo auscultadores e microfones ou de garganta para utilização por todos os membros do pessoal navegante.

121.05.9 Sistema de intercomunicação entre membros do pessoal navegante

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte com uma massa máxima autorizada superior a 15,000 kg e uma versão máxima aprovada de passageiros de mais de 19 lugares, não deverá operar a aeronave a menos que ela esteja equipada com um sistema de intercomunicação para os membros do pessoal navegante técnico.

(2) O sistema de comunicação do pessoal navegante técnico deverá:

a) operar de forma independente do sistema de comunicação para o público, excepto para os telefones, microfones, selectores e dispositivos de sinalização;

b) fornecer um meio de comunicação bi-lateral entre o compartimento do pessoal navegante técnico e:

i) cada compartimento de passageiros;

ii) cada *Gally* localizada um nível diferente do nível do compartimento de passageiros; e

iii) cada compartimento isolado do pessoal navegante técnico;

c) ser facilmente acessível para uso a partir de cada um dos postos da cabine de pilotagem;

d) ser facilmente acessíveis para uso nos necessários postos dos membros do pessoal de Cabine, próximo de cada saída de emergência;

e) ter um sistema de aviso incorporando sinais auditivos ou visuais para utilização pelos membros do pessoal navegante de Cabine para alertar outro pessoal navegante de Cabine e para utilização por estes para alertar o pessoal navegante técnico;

f) ter um meio para o destinatário de uma chamada determinar se é uma chamada normal ou chamada de emergência, e

g) providenciar em terra, meios de comunicação bi-dlateral entre o pessoal de terra e pelo menos dois membros do pessoal navegante.

121.05.10 Sistema de comunicação com o público

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grandes dimensões com uma configuração máxima aprovada de passageiros de mais de 19 assentos, não deverá operar, a menos que essa aeronave esteja equipada com um sistema de comunicação.

(2) O Sistema de Comunicação com o público deve:

a) operar de forma independente dos sistemas de interfones, excepto para os telefones, microfones, selectores e dispositivos de sinalização;

b) ser facilmente acessíveis para uso imediato a partir de cada estação de membro da tripulação;

c) ser facilmente acessíveis para o uso em menos um posto de membro do pessoal navegante técnico de cabine;

d) no caso de um microfone de um sistema de comunicação com o público destinado a uso pelos membros do pessoal navegante de Cabine, ser posicionado na parte adjacente a um assento de membro do pessoal navegante de cabine, localizado próximo de cada saída de emergência, ao nível do chão da cabine;

e) ser capaz de funcionar dentro de 10 segundos quando utilizado por um membro do pessoal navegante de cabine em cada uma desses postos;

f) ser audível e inteligível em todas as fases do voo em todos os assentos de passageiros, casas de banho e assentos e postos de membros do pessoal navegante de cabine, e

g) ser alimentado continuamente durante a operação normal.

121.05.11 Limpadores de pára-brisa

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte não deve operar a aeronave a menos que esteja equipada com um limpador de pára-brisas ou sistema equivalente para cada posto de piloto.

121.05.12 Portas e cortinas

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, não deve operar a aeronave a menos que esteja equipada com:

a) no caso de uma aeronave com uma configuração máxima aprovada de passageiros superior a 19 lugares, uma porta entre os compartimentos de passageiros e da cabina de pilotagem com um dispositivo de bloqueio para impedir a abertura pelos passageiros sem a permissão de um membro do pessoal navegante técnico e meios devem ser providenciados para que o pessoal de cabine possa discretamente notificar o pessoal navegante técnico em caso de actividades suspeitas ou violações de segurança na cabina;

b) um dispositivo para abrir todas as portas que separam um compartimento de passageiros de outro compartimento onde haja saída de emergência. O dispositivo para a abertura de tais portas devem ser facilmente acessíveis;

c) se for necessário passar por uma porta ou uma cortina de separação da cabine de passageiros de outras áreas para alcançar uma saída de emergência a partir de cada assento de passageiro, um dispositivo para manter tal porta ou cortina na posição aberta;

d) um cartaz em cada porta interna, ou adjacente a uma cortina que dá acesso a uma saída de emergência, para indicar que a porta ou cortina deve ser mantida aberta durante a descolagem e aterragem; e

e) um dispositivo para qualquer membro do pessoal navegante de cabine abrir qualquer porta que seja normalmente acessível aos passageiros e que podem ser bloqueada por estes.

(2) Todas as aeronaves de transporte de passageiros de uma máxima massa de descolagem superior a 45,500 kg ou com uma capacidade de passageiros superior a 60 deve ser equipadas com uma porta aprovada para o compartimento do pessoal navegante técnico concebida para resistir a penetração de armas de fogo de pequeno porte e estilhaços de granadas e para resistir a invasões forçadas por pessoas não autorizadas. Essa porta deve ser capaz de ser bloqueada e desbloqueada a partir de qualquer posição do piloto.

(3) Em todas as aeronaves equipadas com uma porta do compartimento do pessoal navegante técnico, de acordo com o sub regulamento (2):

a) a porta será fechada e trancada a partir do momento em que todas as portas externas estejam fechadas após o embarque até que seja aberta para o desembarque, excepto quando for necessário para permitir o acesso de pessoas autorizadas; e

b) deverá haver meios para o monitoramento do posto do piloto ou em todaa área da porta fora do compartimento do pessoal navegante técnico para identificar as pessoas que pedem para entrar e para detectar comportamento suspeito ou potencial ameaça.

121.05.13 kit de emergência médica

(1) Uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte, com uma configuração máxima aprovada de passageiros superior a 30 assentos, operado mais de 60 minutos de tempo de voo, em velocidade de cruzeiro normal, a partir de um aeródromo em que a assistência médica qualificada está disponível, deve ser equipada com um *kit* de emergência médica adequada, conforme indicado no MOZ-CATS-OPS 121.

(2) Os medicamentos contidos no kit de emergência médica só serão administrados por um técnico médico, enfermeiro ou pessoal igualmente qualificado sob a autoridade do Comandante da aeronave.

(3) O *kit* de emergência médica deve ser à prova de pó e humidade transportado em condições de segurança, selado e quando possível, na cabina de pilotagem.

(4) Pessoal autorizado pelo operador deve realizar inspecções periódicas de todos os kits de emergência médica para garantir que, na medida do possível, o seu conteúdo esteja em condições para sua utilização.

(5) O fornecimento do *kit* de emergência médica deve ser reabastecido em intervalos regulares, de acordo com as instruções contidas em seus rótulos, ou como as circunstâncias o exigirem.

121.05.14 Meios para evacuação de emergência

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte com saídas de emergência para passageiros:

a) com mais de 1,83 metros acima do solo com a aeronave no solo e o trem de aterragem estendido; ou

b) com mais de 1,83 metros acima do solo com um ou mais dos trens de aterragem na posição retraída devem estar equipadas com um dispositivo de saída em cada saída de emergência em cada porta ou janela de emergência para que os passageiros e membros do pessoal navegante possam atingir o solo com segurança.

(2) Os equipamentos ou dispositivos referidos no sub-regulamento (1) não são necessários nas saídas sobre as asas se o local designado na estrutura da aeronave em que o caminho de fuga termina, for inferior a 1,83 metros do solo com a aeronave no solo, o trem de aterragem baixado e *flaps* na posição de descolagem ou aterragem, conforme o que ficar mais distante do chão.

(3) Numa aeronave obrigada a ter uma saída de emergência para o pessoal navegante da cabine de pilotagem; e:

a) para a qual o ponto mais baixo da saída de emergência seja superior a 1,83 metros acima do solo com o trem de aterragem em baixado, ou

b) se for superior a 1,83 metros acima do solo com um ou mais dos trens de aterragem na posição retraída, devem estar equipados com um dispositivo de escape em cada saída da cabine de pilotagem para os membros do pessoal navegante técnico possam atingir o solo com segurança numa de emergência.

121.05.15 Requisitos dos Sistemas para evitar colisões no ar (ACAS II)

(1) Todas as aeronaves com motores de turbina com uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg ou autorizados a transportar mais de 19 passageiros devem estar equipados com um sistema anti-colisão de bordo (ACAS II).

(2) Um sistema para evitar colisões no ar deve operar em conformidade com as disposições pertinentes do Anexo 10, Volume IV.

121.05.16 assentos de pessoal navegante de cabine e sistemas de cintos de retenção

(1) Aeronaves para as quais o certificado de aeronavegabilidade for emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1981 devem estar equipados com bancos voltados para a frente ou para trás alinhados com o eixo longitudinal da aeronave por um ângulo não superior a 15 graus, e estarem equipados com um cinto de segurança para o uso de cada um dos membros do pessoal navegante de cabine necessários para satisfazer os requisitos de evacuação de emergência.

(2) Aeronaves para as quais o certificado de aeronavegabilidade individual, tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de Janeiro de 1981 devem estar equipados em cada posto do pessoal navegante de cabine, com um assento e cintos de segurança aprovados que incluam alças de ombro e um cinto de segurança que podem ser utilizados de forma independente.

(3) Os assentos do pessoal navegante de cabine devem estar localizados próximo do nível do chão e outras saídas de emergência, conforme exigido pelo Estado de Registo para evacuação de emergência.

121.05.17 Transmissor localizador de emergência (ELT)

(1) Todas as aeronaves de grande porte para o transporte aéreo comercial operando em voos de longo curso sobre água deverão estar equipadas com dois ELT, um dos quais deve ser automático.

(2) Todas as aeronaves de grande porte para o transporte aéreo comercial devem possuir um ELT de activação automática.

(3) O equipamento ELT transportado para satisfazer as exigências da da sub regra (1) e (2) deve ser capaz de transmitir simultaneamente nas frequências 112,5 e 406 megahertz. Ref. MOZCATs 91

(4) Não obstante o disposto nos sub regulamentos (1), (2) e (3), uma aeronave pode ser explorada sem um ELT quando:

a) for operado de acordo com uma lista de equipamentos mínimos aprovados pela Autoridade; ou

b) quando uma lista de equipamentos mínimos não tiver sido aprovada pela Autoridade, em relação à aeronave, o operador:

i. repare ou remove o ELT no primeiro aeródromo em que as reparações ou remoção podem ser realizadas;

ii. depois de enviado para uma oficina de manutenção;

iii. colocar um cartaz num local facilmente visível dentro do cockpit da aeronave, para o período de remoção do ELT da aeronave, um aviso informando que o ELT foi removido e indicar a data de remoção e

iv. instalar um ELT reparado dentro de 5 dias após a data da remoção.

(5) Quando a massa máxima à descolagem de uma aeronave for de 5700 kg ou inferior e seja para transportar passageiros num voo para o qual se exige um ELT, um cartaz bem visível ou meio equivalente deverão ser instalados em cada cabine de passageiros para informar os passageiros sobre a localização e operação do ELT.

(6) Salvo disposição em contrário, os seguintes requisitos se aplicam às instalações de tipo, AF, AP, S ELT numa aeronave:

a) Quando instalado num aeronave, o ELT deve ser montado com o eixo sensível apontando na direcção de voo;

b) Quando instalado num helicóptero o ELT será montado com o seu eixo sensível apontando cerca de 45 graus para baixo a partir da direcção normal frontal do voo;

c) O ELT será instalado para suportar forças de inércia final de 10gs para cima, 22.5gs para baixo, 45gs para frente e 7.5gs para o lado;

d) O local escolhido para a ELT deve ser suficientemente livre de vibração para prevenir a activação involuntária do transmissor;

e) O ELT deve estar localizado e montado de modo a minimizar a probabilidade de danos ao transmissor e antena, pelo fogo ou esmagando como resultado da queda do avião, e

f) O ELT deve estar preparado para a activação e desactivação manual.

(7) Se for equipado com uma antena para operação portátil, o ELT deve ser facilmente destacável de dentro do avião –

a) A superfície externa da aeronave deve ser marcada para indicar a localização do ELT, e

b) O ELT não deve usar a antena de outros sistemas de aviónicos.

(8) A localização da antena externa deve ser escolhido em função dos seguintes factores:

a) A antena ELT deve ser montada o mais longe possível de outras antenas (VHF) Very High Frequency;

b) A distância entre o transmissor e a antena deve ser de acordo com as instruções de instalação do fabricante do ELT ou outros dados aprovados;

c) A posição da antena deve ser de moldo a assegurar, essencialmente, as Omni características de radiação direccional, quando a aeronave estiver na altitude normal em terra ou na água;

d) A antena deve ser instalada na parte mais recuada possível;

e) A antena ELT não deve interferir com outras antenas em voo, e

f) O ELT será submetido a um teste operacional.

(9) Nenhum ELT com uma bateria de lítio ou magnésio deve ser transportado dentro de um barco salva-vidas em numa aeronave.

(10) Quando o sistema ELT inclui um sistema de controlo remoto para activar e desactivar o transmissor, deve se tomar precauções para evitar operação inadvertida do controlo remoto e um cartaz exibindo o seguinte aviso deverá ser colocado perto de cada controle remoto:

"PARA USO APENAS EM EMERGÊNCIA. PROIBIDA OPERAÇÃO NÃO AUTORIZADA."

(11) Se as baterias ELT poderem ser carregadas durante o voo, devem ser tomadas precauções para:

a) indicar ao pessoal navegante que está em curso o carregamento; e

b) evitar a descarga da bateria resultantes de curto- circuitos nos fios que pode ocorrer durante o serviço normal ou danos acidentais.

121.05.18 Aeronave obrigada a ser equipada com transponder de indicação de altitude de pressão

Todas as aeronaves equipadas obrigatoriamente com um transponder de indicação altitude de pressão - devem cumprir com as disposições pertinentes do anexo 10, Volume IV.

121.05.19 Registadores (gravadores) de voo (FDR / CVR).

Nota 1: registadores de voo compreendem dois sistemas, um registador de dados de voo (FDR) e um gravador de voz da cabine de pilotagem (CVR).

Nota 2: Combinação de registadores (FDR / CVR) só pode ser usada para atender às exigências de equipamento registador de voo, conforme especificado neste Regulamento.

(1) Todos os registadores de dados de voo e gravadores de voz da cabine de pilotagem devem observar os requisitos previstos no documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) Tipos de registadores de dados:

a) Um Registador de dados Tipo I deve registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a rota da aeronave, velocidade, atitude, potência do motor, configuração e operação.

b) Registador do Tipos II e gravadores de dados de voo IIA devem registar os parâmetros necessários para determinar com precisão a rota do avião, velocidade, atitude, potência do motor e a configuração de dispositivos de sustentação e resistência.

(3) Não é permitido o uso de registadores de dados de fita magnética de metal.

(4) A utilização de registadores de dados de filmes fotográficos e gravadores de dados analógicos usando modulação de frequência (FM) não é permitida.

(5) Todas as aeronaves equipadas para utilizar ligações de comunicações de dados e obrigadas a levar um gravador de voz deverão registar no gravador de voz da cabine de pilotagem ou gravador de dados de todas as comunicações de dados de e para o aeronave.

Nota: as ligações de comunicação de dados incluem, mas não estão limitados a, vigilância automática dependente (ADS), os dados de comunicação do controlador-piloto (CPDLC), ligação de serviços de dados de informação de voo (D-FIS) e mensagens de controlo operacional aeronáutica (COA).

(6) Se estiver registado no gravador de dados de voo, a comunicação digital deve ser facilmente correlacionável ao registador do gravador de voz da cabine de pilotagem.

(7) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem superior a 5 700 kg, equipadas com um gravador de dados de voo e um gravador de voz obrigatório, poderão, alternativamente, ser equipadas com dois gravadores de combinação (FDR / CVR).

(8) Todos os gravadores de dados de voo deverão ter capacidade de reter a informação gravada durante, pelo menos, as últimas 25 horas da sua operação, excepto para o gravador de dados de voo IIA Tipo que será capaz de reter a informação gravada durante, pelo menos, os últimos 30 minutos da sua operação.

(9) Aeronaves para as quais o certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1989:

a) Todas as aeronaves de massa máxima à descolagem superior a 27,000 kg devem estar equipadas com um gravador de dados de voo Tipo I.

b) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem de mais de 5 700 kg, até e incluindo 27,000 kg, devem estar equipadas com um voo gravador de dados Tipo II.

(10) Todas as aeronaves de motores de turbina com descolagem massa superior a 5,700kg, para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual, foi emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 1987, mas antes de 1 de Janeiro de 1989, devem ser equipados com um FDR que deve registar o tempo, altitude, aceleração, velocidade normal e rumo magnético.

(11) Todas as aeronaves com motores de turbina de massa máxima à descolagem superior a 27,000kg, que são de tipos cujo protótipo foi certificado pela autoridade nacional após 30 de Setembro de 1969 são equipadas com um Todos os aviões de Tipo II FDR.

(12) Todas as aeronaves de motores de turbina de um máximo de descolagem em massa de mais de 5 700 kg para as quais o certificado de aeronavegabilidade individual, foi emitido pela primeira vez antes de 01 de Janeiro de 1987 devem estar equipados com um FDR que registe dados de altitude, tempo, velocidade, aceleração normal e rumo magnético.

(13) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg para a qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez após 1 de Janeiro de 2005 devem estar equipadas com um FDR tipo IA.

(14) Todas as aeronaves de uma massa máxima à descolagem de mais de 5700 kg para a qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez em ou após 1 de Janeiro de 1987 devem estar equipadas com um CVR, cujo objectivo é a gravação do ambiente audível na cabine durante o voo.

(15) Todas as aeronaves de motores de turbina de uma massa máxima de descolagem superior a 27,000 kg, que são do tipo cujo protótipo foi certificado pela autoridade nacional após 30 de Setembro de 1969 e para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual, tenha sido emitido pela primeira vez antes de 01 de Janeiro 1987 devem ser equipados com um CVR, cujo objectivo é a gravação do ambiente audível na cabine de pilotagem durante o voo.

(16) O CVR deve ser capaz de reter a informação gravada durante, pelo menos, os últimos 30 minutos de sua operação.

(17) O CVR, instalado em aeronaves com uma massa máxima à descolagem superior a 5,700kg para a qual o certificado de aeronavegabilidade foi emitido pela primeira vez após 1 de Janeiro de 2003, deve ser capaz de reter a informação gravada durante, pelo menos, as últimas duas horas de sua operação.

(18) Gravadores de voo devem ser construídos, localizados e instalados de modo a proporcionar uma protecção máxima para as gravações, a fim de que as informações gravadas possam ser preservadas, recuperadas e transcritas. Gravadores de voo devem cumprir com os requisitos de resistência contra choque e protecção contra incêndio especificadas na MOZ-CATS-OPS 121.

(19) Os gravadores de voo não devem ser desligados durante o voo.

(20) Para preservar os registos do gravador de voo, os mesmos devem ser desactivados no fim do tempo de voo após um acidente ou incidente. Os gravadores de voo não serão reactivados antes de sua disposição, conforme determinado em conformidade com a exigência do Anexo 13.

(21) Verificações operacionais e avaliações de gravações a partir dos dados de voo e sistemas de gravador de voz da cabine de pilotagem devem ser realizadas para garantir a manutenção continua dos gravadores.

121.05.20 Extintores portáteis

(1) Cada aeronave operada ao abrigo do presente Regulamento será equipada com extintores portáteis de um tipo que, quando descarregadas, não irá causar contaminação perigosa do ar dentro da aeronave. Pelo menos um deve ser localizado:

a) na cabine de pilotagem, e

b) em cada compartimento de passageiros que é separado da cabine de pilotagem e que não é facilmente acessível ao pessoal navegante técnico, conforme descrito no MOZCATs 91.

121.05.21 Cinto de segurança / marcas ou pontos de quebras

(1) Uma aeronave deve ser equipada com:

a) um assento ou lugar para cada pessoa que com idade superior a 2 anos;

b) um cinto para cada assento e cintos de restrição para cada assento; e

c) Cintos de segurança para cada lugar do pessoal navegante técnico que consiste num cinto de segurança e alça de ombro que podem ser usados de forma independente uns dos outros e devem incorporar um dispositivo que segure automaticamente o torso dos ocupantes em caso de rápida desaceleração.

(2) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave ou helicóptero, a menos que as áreas da fuselagem estejam identificados (aeronave e helicópteros), sobre a superfície exterior da fuselagem, com marcações para mostrar as áreas, no presente regulamento referidas como áreas pontos de quebra que podem, para fins de resgate numa de emergência, serem mais facilmente e efectivamente invadidas por pessoas de fora da aeronave ou helicóptero.

(3) As áreas de pontos de quebras devem ser de forma rectangular e marcadas por rectângulos nos cantos, devendo cada área ser de 9 cm de comprimento ao longo de sua borda externa e 3 cm de largura.

(4) Onde as marcações de cantos referidas no sub- regulamento (2) forem de mais de 2 m de distância, linhas intermédias de 9 cm x 3 cm devem ser inseridas de modo que não haja mais de 2 m entre as marcas adjacentes.

(5) As palavras "CORTAR AQUI EM CASO DE EMERGÊNCIA", tanto em Inglês como Português serão marcadas em todo o centro de cada área a quebrar em letras maiúsculas.

(6) As sinalizações exigidas pelo presente regulamento devem ser:

a) pintadas ou apostas por qualquer outro meio igualmente permanente e devem ser vermelhas ou amarelas e, em qualquer caso a cor do fundo adjacente que torna as sinalizações vermelhas ou amarelas não facilmente visíveis, seja descrita de forma a que facilmente se distinga da área ao redor da fuselagem por contraste de cor e

b) mantidas limpas e não obscuras em todos os momentos.

121.05.22 Todas as aeronaves sobrevoando águas.

(1) Todos os hidroaviões ou aeronaves anfíbios para todos os voos devem estar equipados com:

a) um colete salva-vidas, ou dispositivo de flutuação equivalente individual, para cada pessoa a bordo, arrumadas numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destina;

b) equipamento para emitir sons audíveis, estipulados no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, quando aplicável; e

c) uma âncora.

(2) as aeronaves terrestres devem levar a bordo um colete salva-vidas ou dispositivo de flutuação equivalente individual, para cada pessoa a bordo, arrumadas numa posição facilmente acessível a partir do lugar ou assento da pessoa a quem se destina:

a) ao voar sobre a água a uma distância de mais de 93 km (50 NM) de distância da costa;

b) quando voar em rota sobre a água para além da distancia de linha da costa, no caso de todas as outras aeronaves terrestres; e

c) quando a aterragem ou descolagem de um aeródromo onde, na opinião do Estado do operador, a trajectória de descolagem ou aproximação esteja disposta sobre a água de forma que, no caso de um acidente haja probabilidade de uma amaragem.

(3) Todas as aeronaves de longo curso sobrevoando águas devem:

a) Adicionalmente ao equipamentos previsto no 121.05.22 (1) ou 121.05.22 (2) o que for aplicável, o seguinte equipamento deve ser instalado em todas as aeronaves usadas em rotas que sobrevoem águas a uma distância correspondente a 120 minutos em velocidade de cruzeiro ou 740 km (400 NM), o que for menor;

b) Levar a bordo barcos salva-vidas em número suficiente para transportar todas as pessoas, arrumadas, de modo a facilitar a sua pronta utilização em situações de emergência, juntamente com equipamento salva-vidas, tais como meios de sobrevivência, como for apropriado para o voo; e

c) equipamentos para sinalização com foguetes de emergência.

(4) O Colete salva-vidas e dispositivo de flutuação equivalente individual, deve ser equipado com um meio de iluminação eléctrica com a finalidade de facilitar a localização de pessoas.

121.05.23 Oxigénio para Primeiros Socorros

(1) O operador não deverá operar uma aeronave pressurizada, acima de 25.000 pés, quando um membro do pessoal navegante de cabine seja necessário a bordo, a menos que esteja equipado com uma fonte de oxigénio não diluído para os passageiros que, por razões fisiológicas, possam necessitar de oxigénio na sequência de uma despressurização da cabine. A quantidade de oxigénio deve ser calculada com recurso a uma média de fluxo de pelo menos 3 litros à temperatura padrão de pressão a seco (STPD) / minuto / por pessoa e fornecido durante todo o voo após a despressurização da cabina, a altitudes de pressão superior a 8.000 pés para pelo menos 2% dos passageiros transportados, mas em nenhum caso para menos de uma pessoa. Deverá haver um número suficiente de unidades de fornecimento, mas em nenhum caso inferior a duas, com um meio para o pessoal navegante de cabine utilizar a fonte.

(2) A quantidade de oxigénio de primeiros socorros necessária para uma determinada operação, deve ser determinada com base em altitudes de pressão e duração do voo, de acordo com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação e rota.

(3) O equipamento de oxigénio fornecido deverá ser capaz de gerar um fluxo de massa para cada usuário de pelo menos quatro litros por minuto, STPD. Meios podem ser providenciados para diminuir o fluxo para pelo menos dois litros por minuto, STPD, em qualquer altitude.

121.05.24 Oxigénio suplementar - Aeronaves pressurizadas

(1) O operador não deverá operar uma aeronave pressurizada a altitudes de pressão acima de 10 000 pés a menos que o equipamento de oxigénio suplementar, com capacidade de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio exigida pelo sub regulamento seja providenciado.

(2) A quantidade necessária de oxigénio suplementar deve ser determinada com base na altitude de pressão de cabina, duração do voo e no pressuposto de que uma falha de pressurização da cabine ocorrerá na altitude de pressão ou ponto do voo mais crítico do ponto de vista da necessidade de oxigénio, e que, após a falha, a aeronave descerá, em conformidade com procedimentos de emergência especificados no Manual de Voo da Aeronave, para uma altitude segura para a rota a ser percorrida que permitirá prosseguir o voo e aterrar com segurança.

(3) Após uma falha de pressurização da cabine, a altitude de pressão deverá ser considerada a mesma que a altitude da aeronave, a menos que seja demonstrado ao Director-Geral que nenhuma falha provável do sistema de pressurização da cabina ou sistema de pressurização irá resultar numa altitude de pressão de cabine igual à altitude da aeronave. Nestas circunstâncias, a altitude máxima de pressão da cabina demonstrada pode ser usada como base para a determinação do fornecimento de oxigénio.

(4) o equipamento de oxigénio e necessidades de abastecimento para os membros do pessoal navegante de cabine é o seguinte:

a) Cada membro do pessoal navegante técnico em serviço na cabina de pilotagem deverá dispôr de oxigénio suplementar, de acordo com o anexo 1 da presente sub-parte. Se a todos os ocupantes dos lugares da cabina de pilotagem for fornecido oxigénio a partir da fonte do pessoal navegante técnico, então estes devem ser considerados como membros do pessoal navegante técnico em serviço na cabine de pilotagem para efeitos de fornecimento de oxigénio. Os ocupantes desses lugares, não fornecido pela fonte do pessoal navegante técnico, devem ser considerados como passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio;

b) Os membros do pessoal navegante técnico, não abrangidos pelo n.º 121.05.24 (4) (a) devem ser considerados passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio;

c) As máscaras de oxigénio devem ser localizadas de modo a estarem ao alcance imediato do pessoal navegante técnico quando sentados nos seus postos de serviço atribuídos, e

d) As máscaras de oxigénio para utilização pelos membros do pessoal navegante técnico em aeronaves pressurizadas, operando em altitudes de pressão superiores a 25 000 pés, devem ser de um tipo de máscaras de aplicação rápida.

(5) os equipamentos de oxigénio e necessidades de abastecimento de membros do pessoal navegante não técnico, pessoal navegante técnico adicional e passageiros são os seguintes:

a) os membros do pessoal navegante de cabine e passageiros devem dispor de oxigénio suplementar, de acordo com o anexo 1 da presente sub-Parte, excepto quando se aplica o parágrafo (e) abaixo os membros do pessoal navegante de cabine transportados além do número mínimo necessário, e os o pessoal navegante técnico adicional, devem ser considerados passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio;

b) As aeronaves destinadas a serem operadas a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés devem ter suficientes tomadas sobressalentes e máscaras e / ou unidades portáteis com máscaras para serem utilizadas por todos os membros do pessoal navegante de cabine. As tomadas de reposição e / ou unidades portáteis de oxigénio devem ser igualmente distribuídas pela

cabina, para garantir a disponibilidade imediata de oxigénio para cada membro do pessoal navegante, independentemente da sua localização no momento de falha de pressurização da cabine;

c) As aeronaves que operam a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés devem ser equipadas com uma unidade de oxigénio ligada aos terminais de entrada de oxigénio imediatamente disponíveis para cada ocupante, onde estiver sentado. O número total de unidades de fornecimento e de tomadas deverá exceder o número de lugares em, pelo menos, 10%. As unidades extra serão distribuídas uniformemente pela cabine, e

d) As aeronaves destinadas que operam a altitudes de pressão superiores a 25 000 pés ou que, se forem operadas a uma altitude igual ou inferior a 25 000 pés, não podem descer com segurança, dentro de 4 minutos para 13,000 pés, e para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual, foi emitido pela primeira vez em ou depois de 09 de Novembro de 1998, devem ser equipadas de oxigénio que deve operar automaticamente e colocado à disposição imediata no lugar de cada ocupante. O número total de unidades de fornecimento e de tomadas deverá exceder o número de lugares em, pelo menos, 10%. As unidades extras serão distribuídas uniformemente pela cabina.

(6) Os requisitos de fornecimento de oxigénio, conforme especificados no Anexo 1, para aeronaves não certificadas para voar acima de 25 000 pés, podem ser reduzidos para o tempo de voo completo entre 10,000 pés e 13,000 pés de altitude de pressão de cabine para todos os membros do pessoal navegante de cabine e por pelo menos 10% dos passageiros se, em todos os pontos ao longo da rota a ser percorrida, a aeronave for capaz de descer com segurança, dentro de 4 minutos a uma altitude de pressão de cabina de 13, 000 pés.

(7) aeronaves pressurizadas entraram em serviço antes de 01 de Julho de 1962 e destinadas a serem operadas a altitudes de voo acima de 25,000 pés devem estar equipadas com um dispositivo para dar um aviso positivo para o piloto de qualquer perda perigosa de pressurização.

121.05.25 Oxigénio suplementar – aeronaves não pressurizadas

(1) O operador não deve usar uma aeronave não-pressurizada a altitudes acima de 10,000 pés a menos que equipamento de oxigénio suplementar, capaz de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias, seja providenciado.

(2) A quantidade de oxigénio suplementar, necessária para uma determinada operação deve ser determinada com base nas altitudes de voo e duração do voo, de acordo com os procedimentos operacionais estabelecidos para cada operação no Manual de Operações as rotas a operar e os procedimentos de emergência especificados no Manual de Operações.

(3) Uma aeronave destinada a ser operada a altitudes de pressão superiores a 10,000 pés deve estar equipada com equipamento capaz de armazenar e dispensar as quantidades de oxigénio necessárias no caso de:

a) Pessoal navegante: Cada membro do pessoal navegante técnico em serviço na cabina de pilotagem deve dispôr de oxigénio suplementar, de acordo com o apêndice 1. Se a todos os ocupantes dos lugares da cabina de voo for fornecido a partir da fonte fornecimento de oxigénio do pessoal navegante técnico então eles devem ser considerados membros do pessoal técnico em serviço na cabine de pilotagem para efeitos de fornecimento de oxigénio; e

b) os membros do pessoal navegante de cabine, pessoal navegante técnico e passageiros adicionais; aos membros do pessoal navegante técnico e passageiros serão fornecidos oxigénio de acordo com o apêndice 1. Os membros do pessoal navegante técnico a bordo para além do número mínimo necessário, e membros do pessoal navegante técnico adicional, devem ser considerados passageiros, para efeitos de fornecimento de oxigénio.

121.05.26 Tripulação Equipamento de Protecção Respiratória

(1) O operador não deve operar uma aeronave não pressurizada, com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg ou com uma versão máxima de mais de 19 lugares, excepto se:

a) dispuser de equipamento para proteger os olhos, nariz e a boca de cada membro do pessoal navegante técnico em serviço na cabine de pilotagem e para fornecer oxigénio por um período não inferior a 15 minutos. O fornecimento de equipamento de protecção respiratória (PBE) pode ser providenciado pelo oxigénio suplementar exigido pelo sub regulamento121.05.23 e 121.05.24. Adicionalmente, quando haver mais que um membro do pessoal navegante técnico e um membro do pessoal navegante de cabine não for transportado, o PBE portátil deve ser transportado para proteger os olhos, nariz e boca de um membro do pessoal navegante técnico e para fornecer gás de respiração por um período não menos de 15 minutos, e

b) Possuir suficientes PBEs portáteis para proteger os olhos, nariz e boca de todos os membros do pessoal navegante de cabine e para fornecer gás de respiração por um período não inferior a 15 minutos.

(2) PBE destinado ao uso pelo pessoal navegante técnico deverá estar convenientemente localizado na cabine de pilotagem e ser facilmente acessível para uso imediato por cada membro do pessoal navegante técnico no seu posto de trabalho.

(3) O PBE para uso pelo pessoal navegante de cabine deve ser instalado junto a cada posto da cabine do pessoal navegante.

(4) Um adicional PBE portátil, facilmente acessível, deve ser fornecido e localizado junto ou na área adjacente aos extintores de incêndio de mão que devem ser localizadas na cabine da aeronave, excepto se o extintor de incêndio estiver localizado dentro de um compartimento de carga, o PBE deve ser guardado fora, mas ao lado da entrada desse compartimento.

(5) O PBE enquanto estiver em uso deve ter um microfone incorporado no seu design e capaz de activação por voz ou activação por um botão de pressão para falar no posto de cada membro do pessoal navegante técnico.

Anexo 1 de 121.05.22 a 121.05.25 inclusive - Oxigénio - Requisitos Mínimos de Oxigénio suplementar para aeronaves pressurizadas.

Fornecimento para	Duração/ altitude da pressão da cabine
Todos os ocupantes em serviço de voo. Assentos da cabine de pilotagem	Para fornecimento Duração / Altitude Pressão Cabin Duração total do voo quando a pressão da altitude de cabine ultrapassar 13 mil pés e tempo de voo total quando pressão da cabine ultrapassar 10 mil pés mas não exceder 13000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes, mas em nenhum caso inferior a: (i) 30 minutos. Para aeronaves certificadas para voarem a altitudes não superiores a 25 mil pés (Nota 2) (ii) 2 horas para aeronaves certificadas para voar a altitudes superiores a 25.000 pés (Nota 3).
Todos os membros do pessoal navegante técnico necessário.	Duração total do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 13 000 pés mas não inferior a 30 minutos (Nota 2), e tempo total de voo quando altitude de pressão da cabine for maior que 10,000 pés mas não exceder 13,000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes.
100% de passageiros. Nota 5	Duração total de voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 15,000 pés, mas em nenhum caso menos de 10 minutos. (Note4)
30% de passageiros. Nota 5	Duração total do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 14,000 pés mas não exceder 15 000 pés.
10% de passageiros. Nota 5	Duração total do voo quando a altitude de pressão da cabina exceder 10,000 pés mas não exceder 14,000 pés depois dos primeiros 30 minutos nessas altitudes.

Nota 1: O fornecimento providenciado deve ter em conta a altitude de pressão da cabina e o perfil de descida, para as rotas em causa.

Nota 2: O fornecimento mínimo necessário é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão de descida constante desde a altitude da aeronave na operação máxima certificada até 10,000 pés em 10 minutos seguidos de 20 minutos a 10,000 pés

Nota 3: O fornecimento mínimo necessário é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão de descida constante da altitude da aeronave de operação máxima certificada até 10,000 pés em 10 minutos seguidos de 110 minutos a 10,000 pés. O oxigénio necessário em 121.05.26 (1) (a) pode ser incluído no cálculo da alimentação necessária.

Nota 4: O fornecimento mínimo necessário é a quantidade de oxigénio necessária para uma razão de descida constante da altitude da aeronave na operação máxima certificada até 15,000 pés em 10 minutos.

Nota 5: Para efeitos desta tabela "passageiro" significa passageiros realmente transportados incluindo crianças.

SUBPARTE 6 – Certificado de Operador Aéreo

121.06.1 Condição para a posse de um Certificado de Operador Aéreo

Nenhuma pessoa deve operar um serviço de transporte aéreo a menos que possua e esteja em conformidade com as disposições de um certificado de operador aéreo que a autorize a explorar esse serviço.

(1) Uma aeronave registada em Moçambique não poderá operar sob um COA se a sua manutenção e colocação em serviço não for por um OAM aprovado de acordo com este Regulamento.

(2) O titular de um certificado de operador aéreo não poderá operar um tipo de aeronave de transporte aéreo comercial, a menos que realize primeiro voos de demonstração para a satisfação da Autoridade.

(3) O titular de um certificado de operador aéreo não poderá operar uma aeronave numa área designada especial ou usando um sistema de navegação especializada, a menos que realize voos de demonstração para a satisfação da Autoridade.

(4) Os voos de demonstração exigido pelo sub-regulamento (2) devem ser conduzidos de acordo com o regulamento aplicável ao tipo de operação e tipo de aeronave utilizada.

(5) Um titular do certificado operador aéreo deve realizar voos de demonstração para cada tipo de aeronave, incluindo aeronaves substancialmente alteradas no projecto, e para cada tipo de operação que o titular do certificado de operador aéreo pretenda realizar.

(6) Um titular do certificado operador deve realizar voos de demonstração de pelo menos:

a) cem horas de tempo total de voo, a menos que a Autoridade determine que um nível satisfatório de proficiência foi demonstrado em menos horas;

b) cinco horas voo nocturno, quando requeridos;

c) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos simulados ou reais, quando requeridos, e

d) aterragem num número determinado de aeroportos de rota, conforme exigido pela Autoridade.

(7) Um operador não poderá transportar passageiros numa aeronave durante os voos de demonstração, excepto aqueles necessários para fazer o voo e os designados pela Autoridade.

(8) A Autoridade deve determinar a necessidade de voos de demonstração para os detentores de certificado de operador aéreo de aeronaves de peso inferior a 5.700 kg.

121.06.2 Pedido de Certificado de Operador Aéreo e a especificação das operações

(1) O pedido de Certificado de Operador Aéreo ou especificações de operações, deve ser feito à Autoridade na forma apropriada, conforme descrito no MOZ-CATS-OPS 121 e deve ser acompanhado da respectiva taxa.

(2) Cada pedido feito nos termos do sub-regulamento (1) deve demonstrar que o requerente:

a) tem equipamento adequado, instalações e pessoal para operação de transporte aéreo;

b) tem uma estrutura e gestão da organização aprovada e capaz de fornecer uma supervisão adequada ao pessoal operacional;

c) Ter publicado um Manual de Operações e um sistema de políticas e procedimentos que regem todas as actividades propostas;

d) Tem um programa de segurança aprovado e adequado para a operação;

e) É capaz de realizar operações de transporte aéreo de forma apropriada e segura e em estrita observância das regras e regulamentos.

(3) A apresentação de um pedido ao abrigo da presente sub-Parte não implica qualquer obrigação para a Autoridade emitir um certificado de operador aéreo ou especificações de operações até que o processo de certificação de Cinco Fases tenha sido concluído com êxito, em conformidade com a Parte 121.06.3 destes regulamentos.

(4) Em cumprimento do sub regulamento (2) alínea (b), a estrutura de gestão será composta das seguintes posições, conforme aplicável ao tipo de operação proposta.

a) Gestor responsável

b) Gestor de Operações ou director de Operações de Voo (OP ou DFO);

c) Piloto Chefe;

d) Director de Segurança;

e) Director de Manutenção;

f) Gestor de Qualidade

(5) Quando os títulos de gestão para além dos indicados no sub-regulamento (4) forem usados, o operador deve indicar no seu manual de operações, que título na Empresa corresponde às posições necessárias aqui descritas.

(6) O Director-Geral pode aprovar posições já preenchidas pelos titulares de AOC e nomear novos candidatos no AOC, desde que satisfaçam os seguintes critérios:

a) Um titular do certificado de operador aéreo deve ter um administrador responsável, aceite pela Autoridade, com poderes para garantir que todas as operações e actividades de manutenção sejam financiadas e realizadas em conformidade com os mais elevados padrões de segurança exigidos pela Autoridade.

b) Na realização de operações de transporte aéreo comercial, o titular do certificado de operador aéreo deve ter pessoal qualificado, com competência comprovada na aviação civil, disponível e servindo nas seguintes posições ou equivalente:

i) Director de Operações;

ii) Piloto Chefe;

iii) Director de Manutenção;

iv) Gestor de Qualidade e

v) Director de Segurança

c) Para efeitos do sub- regulamento (6) (b) "competência na aviação civil" significa que um indivíduo deve ter uma qualificação técnica e experiência de gestão aceitáveis pela Autoridade para a posição em apreço.

d) A Autoridade pode aprovar posições, diferentes das listadas, se o operador aéreo detentor do certificado for capaz de mostrar que ele pode executar a operação com segurança sob a direcção tipos diferentes de gestão de pessoal, devido:

i) ao tipo de operações envolvidas;

ii) o número de aeronaves utilizadas; e

iii) à área de operação.

e) Para efeitos do sub-regulamento (6) (b) "a competência na aviação civil" significa que um o indivíduo tem a qualificação técnica e a experiência de gestão;

f) Um titular de certificado de operador aéreo deve tomar providências para assegurar a continuidade da supervisão se as operações forem conduzidas na ausência de qualquer gestão exigida e aceitável para a Autoridade.

g) Pessoal de gestão necessário deve ser contratado para trabalhar horas suficientes, para garantir que as funções de gestão do titular do certificado de operador aéreo sejam cumpridas.

121.06.3 Adjudicação do pedido de Certificado de Operador Aéreo

(1) Ao considerar o pedido referido no regulamento 121.06.2, as cinco fases do processo de Certificação conforme indicadas no manual de certificação do Operador Aéreo COA "Guia para operações comerciais", devem ser observados para determinar a elegibilidade do operador para emissão / renovação do COA.

(2) O pedido deve ser aprovado e o Certificado de Operador Aéreo emitido após a conclusão satisfatória do processo de Certificação das cinco fases.

(3) Se após a revisão do pedido, a Autoridade for de opinião que o requerente não satisfaz os requisitos do processo de Certificação, o candidato será notificado da decisão de não continuar com o processo de certificação de operador aéreo, indicando:

a) As razões para a interrupção;

b) A acção correctiva e / ou, documentação complementar para apoiar o pedido, e

c) O período de tempo que a Autoridade tenha concedido para corrigir e re- apresentar o pedido, findo o qual a Autoridade aprova ou recusa o pedido com base em novas informações recebidas até à data da análise.

(4) Um Certificado de Operador Aéreo e especificações de Operações devem ser emitidos em formulário próprio, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121, em condições a serem determinadas pela Autoridade.

(5) Sempre que a Autoridade decidir recusar um pedido ao abrigo do sub-regulamento (3) qualquer taxa apresentada em apoio ao pedido pode ou não ser restituída à discrição do Director-Geral.

121.06.4 Validade de um AOC

(1) Um Certificado de Operador Aéreo será válido por 12 meses a menos que:

a) O titular faça entrega voluntária à autoridade;

b) A Autoridade decida suspender ou revogar o certificado de operador aéreo no todo ou em parte, conforme a Parte 18; ou

c) O operador aéreo conscientemente viole uma disposição do seu certificado de operador aéreo ou especificações de operações.

d) A Autoridade conclua que o titular de certificado de operador aéreo suspendeu as operações por mais de 60 dias contínuos.

(2) Quando um certificado de operador aéreo tenha sido suspenso ou revogado, deverá ser devolvido ao Director-Geral no prazo de sete dias após recebimento da notificação de suspensão ou revogação.

121.06.5 Certificação e auditorias regulamentares

(1) O requerente de um certificado de operador aéreo deve permitir que qualquer Director, inspector ou pessoa autorizada pelo Director-Geral realize investigações, verificações, testes, inspecções e auditorias de seus equipamentos, instalações e pessoal para determinar a qualificação do requerente nos termos dos regulamentos 121.06.2 ou 121.06.03.

(2) O titular de um Certificado de Operador Aéreo deve permitir que qualquer director, inspector ou pessoa autorizada pelo Director-Geral realize todas as verificações, testes, inspecções e auditoria ou inquérito notificados ou não, que possam ser necessários para determinar o cumprimento dos requisitos regulamentares.

121.06.6 Registo do Certificados de Operador Aéreo

(1) A Autoridade deve manter um registo de todos os Certificados de Operador Aéreo emitidos nos termos deste Regulamento.

(2) O registo deve conter as seguintes informações:

a) O nome completo e, se houver, o nome comercial do titular do Certificado de Operador Aéreo;
b) o endereço postal do titular do Certificado de Operador Aéreo;
c) o número do Certificado de Operador Aéreo emitido para o titular;
d) A indicação do tipo de serviço aéreo para o qual o certificado de operador aéreo foi emitido;
e) A indicação da categoria de helicóptero para o qual o certificado de operador aéreo foi emitido, e;
f) a data em que o certificado de operador aéreo foi emitido.

(3) Os elementos referidos no sub- regulamento (2) devem ser registados no prazo de sete dias a partir da data em que o Certificado de Operador Aéreofor emitido pelo Director-Geral.

(4) O registo deve ser mantido pela Autoridade num local seguro.

(5) Uma cópia do registo deve ser fornecida pela Autoridade, contra o pagamento da taxa adequada prescrita na Parte 187, a qualquer pessoa que solicitá-la.

(6) Certificado de operador aéreo e especificações de operações devem observar o formato e apresentações conforme indicados pela Autoridade.

121.06.7 Conformidade com um Certificado de Operador Aéreo

(1) O titular de um Certificado de Operador Aéreo deve executar a operação de transporte aéreo em conformidade com a AOC e especificações de operações associadas e deverá:

a) notificar a Autoridade na forma prescrita no MOZ-CATS-OPS 121, antes de fazer alterações aos seus equipamentos, instalações ou pessoal que possam afectar as indicações constantes do Certificado de Operador Aéreo;
b) apresentar o Certificado de Operador Aéreo num local de destaque na principal base de operações e apresentado a um inspector do IACM, a pedido, e
c) não oferecer qualquer serviço, excepto quando autorizado pelo AOC e especificações de Operações.

121.06.8 Conteúdo de um Certificado de Operador Aéreo

(1) Cada certificado de operador aéreo conterá as seguintes informações:

a) o número do certificado de operador aéreo;
b) o nome legal do operador aéreo e endereço da empresa;
c) a data e local de emissão do certificado de operador aéreo, e uma declaração do prazo de validade nos termos do sub-regulamento 121.06.4 (1);
d) as condições gerais anexas ao certificado de operador aéreo; e
e) as especificações operativas, expondo a natureza, condições e limitações da operação proposta de transporte aéreo.

(2) Cada Especificação de Operações é um anexo ao Certificado de Operador Aéreo e aborda, pelo menos, a seguinte norma operacional e áreas de manutenção:

a) endereço da empresa e número de telefone do operador aéreo;
b) a localização específica da base de operador aéreo;
c) a organização de operações de voo, incluindo titulares aprovados;
d) a manutenção e organização de engenharia, incluindo os operadores aprovados;
e) as operações e datas de aprovação do manual técnico;
f) as categorias de operações de transporte aéreo autorizadas;
g) as regiões de operações de voo;
h) as regras de voo aplicáveis à operação;
i) as formas de operações de transporte aéreo autorizadas;
j) as categorias de aeronave aprovadas;
k) as especificações de manutenção de cada aeronave;
l) a lista das aeronaves, e
m) qualquer outra autorização, restrição, limitação, desvio ou de isenção determinadas pelo Director-Geral são relevantes para a emissão do Certificado de Operador Aéreo.

SUBPARTE 7 - Operações de Voo

Divisão um: Geral

121.07.1 Rotas e áreas de operação

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que as operações sejam conduzidas ao longo de tais rotas aéreas, ou em rotas aprovadas ou dentro de áreas para as quais:

a) instalações terrestres e serviços, incluindo serviços de meteorologia, sejam adequados para a operação planeada;
b) mapas apropriados e gráficos estejam disponíveis;
c) aprovação ou autorização tenha sido obtida, sempre que necessário, da autoridade em causa;
d) se uma aeronave utilizada for um bimotor, aeródromos adequados devem estar disponíveis, dentro das limitações de tempo ou de distância, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121; e
e) se for usada uma aeronave monomotor, as superfícies disponíveis que permitam a execução de uma aterragem forçada em segurança.

(2) O operador deve assegurar que:

a) o desempenho de uma aeronave a ser utilizada, seja suficiente para cumprir os requisitos de altitude mínima de voo, e
b) o equipamento da aeronave a ser utilizado, em conformidade com os requisitos mínimos para a operação planeada.

(3) O operador não deverá, salvo se autorização prévia por escrito tiver sido obtida junto do Director-Geral, operar uma aeronave bimotor, com uma massa máxima certificada superior a 8,618 kg ou com uma versão máxima aprovada de passageiros superior a 19 lugares, sobre uma rota que contenha um ponto que diste de um aeródromo adequado e apropriado mais distante do que a distância voada, em condições normais de ar calmo, em 60 minutos à velocidade de cruzeiro com um motor inoperante.

121.07.02 Procedimentos e check list de verificação

(1) Cada operador aéreo deve providenciar um procedimento de verificação da cabine de pilotagem aprovado para cada tipo de aeronave utilizada.

(2) Os procedimentos de verificação aprovados devem garantir que todas as verificações e procedimentos recomendados pelos fabricantes de aeronave sejam executados conforme o caso, antes de um push back, arranque do motor, rolagem, descolagem, cruzeiro, descida, aproximação e aterragem. Tais verificações e procedimentos devem abordar conforme for o caso, as situações normais, anormais, de emergência e complementares de funcionamento de todos os sistemas da aeronave e componentes, incluindo quaisquer modificações exigidas pelo MEL.

(3) Procedimentos de verificação aprovados devem incluir um check list de verificação que está prontamente disponível para os pilotos e usada de acordo com os procedimentos estabelecidos pela empresa e aprovados pelo Director-Geral.

(4) O comandante deve ser responsável pela garantia de que todos os itens de lista são executados de acordo com os procedimentos estabelecidos nos manuais de operações do operador.

121.07.3 Intencionalmente deixado em branco

121.07.4 Competência do pessoal de operações

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que todo o pessoal, directa ou indirectamente envolvido nas operações em terra ou no ar, sejam treinados de acordo com um aprovado programa de formação do operador aprovado, demonstrar a sua competência nas suas funções específicas e consciência das suas responsabilidades, incluindo a relação desses direitos para a operação como um todo.

(1) O FOO não deve ser escalado em serviço, a menos que:

a) tenha concluído satisfatoriamente formação específica num curso sobre a supervisão do IACM que aborda todos os métodos de controlo e supervisão das operações de voo;

b) seja titular de uma licença válida pelo IACM;

c) tenha feito nos últimos 12 meses, pelo menos, um voo (sentido único) de qualificação na cabine de pilotagem de uma aeronave sobre qualquer área para a qual o indivíduo está autorizado a exercer a supervisão do voo. O voo deve incluir desembarques em tantos aeródromos quanto possível, e os FOO devem ser capazes de monitorar o sistema de voo de intercomunicação do pessoal navegante técnico e comunicações de rádio, e serem capazes de observar as acções do pessoal navegante técnico durante o voo;

d) Demonstrar ao operador o conhecimento sobre:

i) do conteúdo do manual de operações

ii) do equipamento de rádio nas aeronaves utilizadas;

iii) do equipamento de navegação nas aeronaves usadas.

e) Demonstrar o conhecimento dos seguintes elementos relativos às operações para as quais o funcionário é responsável e áreas em que essa pessoa está autorizada a exercer a supervisão de voo:

i) As condições meteorológicas sazonais e as fontes de informação meteorológica;

ii) Os efeitos das condições meteorológicas na recepção de rádio nas aeronaves utilizadas;

iii) As peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação, que é usado pela operação;

iv) As instruções de aeronave quanto ao carregamento e centragem.

f) Demonstrar conhecimentos e habilidades relacionadas com o desempenho humano relevantes para as funções de despacho operacional;

g) Demonstrar capacidade de executar as obrigações especificadas no MOZCATs.

121.07.5 O uso de serviços de tráfego aéreo

O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que os serviços de tráfego aéreo sejam usadas para todos os voos, sempre que disponíveis.

121.07.6 Mínima altitude de voo e altura de cruzamento de cabeceira de pista

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer altitudes mínimas e os métodos para determinar tais altitudes mínimas de voo para todos os segmentos de rota a ser percorrida que proporcionam separação necessária do terreno, tendo em conta as limitações operacionais a que se refere a subparte 8 e as altitudes mínimas previstas na subparte 6 da Parte 91.

(2) O operador deve ter em conta os seguintes factores ao estabelecer as altitudes mínimas:

a) Precisão e fiabilidade com a qual a posição da aeronave pode ser determinada;

b) as imprecisões nas indicações dos altímetros utilizados;

c) as características do terreno ao longo das rotas ou das áreas onde as operações devem ser executadas;

d) a probabilidade de encontrar condições meteorológicas adversas;

e) eventuais imprecisões nas cartas aeronáuticas, e

f) restrições do espaço aéreo; e

(3) Em conformidade com as disposições do sub-regulamento (2), o operador deve ter em conta:

a) as correcções para variações de valores padrão de temperatura e pressão;

b) as exigências do controlo de tráfego; e

c) quaisquer contingências que possam ocorrer ao longo da rota planificada.

(4) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte estabelecerá altitude mínima de cruzeiro de cabeceira da pista que garanta que cada aeronave, ao efectuar aproximações de precisão, cruze tal ponto com uma margem de segurança, ao mesmo tempo que na configuração de aterragem a altitude publicada na carta seja cumprida.

121.07.7 Mínimos operacionais de aeródromo

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer mínimos operacionais em aeródromos, em conformidade com as disposições dos sub-regulamentos (2), (3), (4) (5) e (6) e juntamente com a aproximação por instrumentos e cartas de aterragem para cada aeródromo destinada a ser utilizado quer como destino ou como alternante.

(2) Ao estabelecer os mínimos operacionais de aeródromo, deve ser tomar total atenção:

a) ao tipo de performance, características e manejo da aeronave, e

b) a composição do pessoal navegante técnico, a sua competência e experiência.

(3) O operador deve estabelecer mínimos operacionais de aeródromo para cada aeródromo a ser utilizado, que não deverão ser inferiores aos valores prescritos no documento MOZ-CARS-91.

(4) para operação em aeródromos os mínimos estabelecidos pelo operador não deverão ser menores do que os mínimos para qualquer operação em aeródromos estabelecidos pela autoridade de um Estado em que o aeródromo em causa estiver localizado.

(5) Quando a autoridade referida no sub regulamento (3) aprovar os mínimos operacionais de aeródromo inferiores aos limites estabelecidos pelo operador, estes mínimos aplicam-se apenas na medida em que:

a) os limites inferiores estejam dentro ou acima dos limites de operação mínimo aprovados para o operador aéreo, ou

b) o operador aéreo esteja na posse de uma especificação de operações autorizando tais limites inferiores.

(6) Para aproximação por instrumentos e as operações de desembarque, o mínimos operacionais de aeródromo abaixo de 800m de visibilidade só são autorizados se informação de RVR for fornecida.

121.07.8 Fumar na aeronave

Nenhuma pessoa poderá fumar a bordo de uma aeronave registada em Moçambique.

121.07.9 Amaragem

O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de grande porte com uma configuração aprovada de passageiros de mais de 30 assentos ou em voo prolongado sobre água, não deve operar a aeronave a menos que tal aeronave tenha sido certificada como tendo características adequadas para amaragem ou tenha sido aprovada como adequada para o efeito.

121.07.10 Política de combustível

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer uma política de combustível para efeitos de planeamento de voo e de re- planificação em voo para garantir que todos os voos transportem combustível suficiente para a operação planeada e combustível de reserva para cobrir desvios da operação projectada.

(2) O operador deve assegurar que a planificação de um voo se baseie apenas em:

a) procedimentos, tabelas ou gráficos contidos ou resultantes do Manual de Voo do Avião, Manual Operacional do avião ou manual de operações;

b) as condições operacionais em que o voo vai ser operado, incluindo:

i) dados realísticos de consumo de combustível da aeronave, e

ii) massas antecipadas;

iii) expectativas de condições meteorológicas, incluindo desvios ISA, e

iv) procedimentos de serviço de tráfego aéreo e restrições.

(3) O operador deve assegurar que o cálculo de combustível necessário para um determinado avião, inclua:

a) combustível de rolagem;

b) combustível de viagem;

c) combustível de reserva que inclui:

i) combustível de contingência, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 121;

ii) combustível alternativo, se um destino alternativo for necessário;

iii) combustível dpara mais duas horas com um consumo normal de cruzeiro em situações de destino remoto ou que não exista nenhum aeródromo alternativo adequado;

iv) combustível reserva final, e

v) Combustível adicional, se for exigido pelo tipo de operação, e

d) combustível extra, se exigido pelo Comandante.

(4) O operador deve assegurar que haja procedimentos de re-planificação em voo para calcular o combustível necessário quando um voo tem de proceder ao longo de uma rota ou para um destino diferente do previsto inicialmente incluam:

a) combustível de viagem para o restante do voo;

b) combustível de reserva que inclui:

i) combustível de contingência;

ii) combustível alternativo, se um destino alternativo for necessário, incluindo a escolha do aeródromo de partida como destino alternativo;

iii) combustível de reserva final, e

iv) Combustível adicional, se for exigido pelo tipo de operação, e

c) combustível extra, se for exigido pelo Comandante.

121.07.11 Fornecimento de combustível óleo e registos

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer um procedimento para assegurar que sejam realizada a gestão de combustível em voo.

(2) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve manter um registo de todos os abastecimentos de combustível e óleo, incluindo quantidades e tipos. Não obstante o disposto no sub-regulamento 91.03.5 (1), tais registos serão publicados em documentos aprovados do operador e serão considerados documentos de voo para a retenção de registo nos termos do sub-regulamento 121.07.36.

121.07.12 Procedimentos de aproximação por instrumentos e procedimentos de partida

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte pode implementar procedimentos de aproximação por instrumentos e de partida, para além dos procedimentos de aproximação por instrumentos e procedimentos de partida conforme previsto no sub-regulamento 91.07.15 (1), se necessário: Desde que a referida aproximação por instrumento e os procedimentos de partida tenham sido aprovados:

a) pela autoridade do Estado onde se localiza o aeródromo a ser utilizado, e

b) o Director-Geral tenha emitido uma especificação de operações que aprovam o uso de tais procedimentos.

121.07.13 Procedimentos de redução de ruído

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos de redução do ruído.

(2) Os procedimentos de operação de um Avião para atenuação do ruído devem cumprir com as disposições do PANS-OPS (Doc 8168), Volume I, Parte V, para a emissão de um certificado de ruído pela Autoridade. Ref Anexo 16 da OACI.

(3) Procedimentos de descolagem e de subida para a redução do ruído especificado pelo operador para qualquer avião, devem ser os mesmos para todos os aeródromos.

121.07.14 Transporte de bebés e crianças

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve assegurar que uma criança seja transportada somente quando devidamente protegida com um dispositivo de segurança para crianças ou nos braços ou no colo de um passageiro adulto ou num berço Desde que, em o caso de um berço, esteja:

a) fixo, de modo a evitar que se mova sob a aceleração máxima esperada em voo; e

b) equipado com um dispositivo de contenção de modo a assegurar que a criança não seja lançada para fora do berço devido às acelerações previstas durante o voo.

(2) O operador deve assegurar que sejam tomadas precauções para assegurar que, nos momentos em que se exige o aperto de cintos de segurança durante o voo, a criança transportada no berço não seja atirada para fora do berço devido às acelerações máximas que se esperam em voo.

(3) As crianças não devem estar sentadas em frente de saídas da aeronave.

(4) As Crianças não devem ser transportadas por trás de um bulkhead, a menos que um dispositivo de retenção para crianças seja usado durante as fases críticas do voo e durante a turbulência.

(5) O berço não deve ser usado durante fases críticas do voo.

(6) Um berço deve ser posicionado de tal forma que não impeça ou dificulte a circulação de passageiros adjacentes ou bloqueiem as saídas.

(7) Quando uma criança é levada nos braços ou no colo de um passageiro, o cinto de segurança, quando deva ser usado, deve ser apertado ao passageiro que transporta a criança, mas não em torno do bebé.

(8) Quando uma criança é levada nos braços ou no colo de um passageiro, o nome da criança deve incluído na lista de passageiros com o nome da pessoa que transporta a criança.

(9) Um bebé pode sentar num assento infantil de tipo carro, aprovado para uso num avião, desde que seja apertado ao assento do avião.

(10) Um assento infantil de tipo carro referido no sub--regulamento (9) não deve estar localizado na mesma linha ou uma linha frontal ou traseira de uma saída de emergência.

121.07.15 Transporte de pessoas com deficiência

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos, incluindo a identificação, posições dos assentos e tratamento em caso de emergência, no transporte de passageiros com deficiência.

(2) O operador deve assegurar que:

a) o Comandante do avião seja notificado quando um passageiro portador de deficiência é transportado a bordo;

b) um passageiro portador de deficiência não pode estar sentado na mesma linha ou uma linha directamente frontal ou a trás de uma saída de emergência;

c) as informações individuais sobre os procedimentos de emergência dadas a um passageiro portador de deficiência e seu assistente sejam, adequados às necessidades dos tais passageiros; e

d) a pessoa que dá a informação deve perguntar, a forma mais adequada de dar assistência à pessoa com deficiência, de modo a evitar a dor ou lesão a essa pessoa.

(3) No caso do transporte de um paciente na maca do avião

a) a maca deve ser assegura no interior do avião, de modo a evitar que se mova sob a aceleração em voo ao pousar ou aterrar numa emergência, a uma amaragem;

b) o paciente deve ser asseguro por cintos aprovados para a estrutura da maca ou avião; e

c) um assistente são deve acompanhar cada paciente em maca.

(4) Uma pessoa com distúrbios mentais não deve ser transportada no avião, a menos que:

a) seja acompanhada por um assistente capacitado; e

b) um atestado médico tenha sido emitido por um médico certificando que a pessoa mentalmente perturbada pode ser transportada por via aérea, e confirmando que não há risco de violência por parte de tal pessoa.

(5) O operador só deve transportar um doente mental que, de acordo com o seu histórico médico, pode tornar-se violento, depois de uma permissão especial do Director-Geral ao referido operador.

(6) Um passageiro com um membro artificial ou engessado pode viajar desacompanhado desde que ele ou ela seja capaz de se assistir a si mesmo.

(7) O membro afectado ou meios de apoio a um passageiro a que se refere o sub regulamento (6) não devem obstruir um corredor ou uma saída de emergência ou equipamentos.

(8) Se um passageiro com um membro artificial ou imobilizado não poder assistir-se a si mesmo, então ele ou ela deve ser acompanhado por um assistente saudável.

121.07.16 Limitações quanto ao transporte de bebés, crianças e passageiros portadores de deficiência.

(1) O número máximo de passageiros portadores de deficiência, menores não acompanhados, ou a combinação desses passageiros e menores, que podem ser transportados pelo operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte, está limitado a um por unidade de capacidade para 20 passageiros ou parte dela até um máximo de 10 tais passageiros, ou inferior.

(2) Pelo menos um assistente capacitado será transportado para cada grupo de cinco passageiros com deficiência ou menores não acompanhados, ou parte deles ou combinação, e tais assistentes devem ser responsáveis pela segurança dos passageiros ou menores: Desde que os passageiros com deficiência possam assistir-se a si mesmos:

(3) Além do disposto no sub-regulamento (2), para cada passageiro com deficiência que não possa assistir-se a si mesmo, um assistente será afectado a fim de ajudar esse passageiro.

(4) O operador pode estabelecer procedimentos, para além dos procedimentos previstos nos sub-regulamentos (1), (2) e (3), para o transporte de bebés, crianças, e passageiros com deficiência: Desde que tais procedimentos:

a) não comprometam a segurança da aviação, e

b) aprovação prévia por escrito seja dada pelo Director-Geral.

121.07.17 Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos para o transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia para garantir a segurança do avião e seus ocupantes.

(2) O Comandante do avião, será notificado pelo operador, antes da partida, sobre o transporte pretendido, e a razão para o transporte, de qualquer das pessoas referidas no sub regulamento (1).

(3) Para efeitos do presente regulamento, "passageiro inadmissível" é qualquer pessoa que não tem o direito de embarcar no avião e podem incluir pessoas que não possuem bilhete de passagem válido, passaporte ou visto.

121.07.18 Bagagem de mão

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos adequados para garantir que só seja transportada bagagem de mão na cabine de passageiros, quando for adequada e poder ser seguramente arrumada.

(2) Os requisitos mínimos para os procedimentos previstos no sub-regulamento (1) são os prescritos no Documento MOZ-CATS-OPS 121.

121.07.19 Protecção da cabine de passageiros e *gallys*

(1) Antes da descolagem e aterragem no interesse da segurança, o Comandante de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) todos os equipamentos, bagagens e artigos soltos na cabine do avião, incluindo itens de serviço aos passageiros e tripulantes, e pertenças do pessoais dos passageiros, sejam devidamente acondicionados e armazenados de forma a evitar a possibilidade de danos a pessoas ou ao avião causados por movimento de artigos, como resultado de turbulência em voo ou por acelerações ou manobras incomuns; e

b) todos os corredores, passagens e saídas de emergência sejam mantidos livres de obstruções.

(2) Todos os artigos sólidos devem ser colocados em áreas de arrumação aprovadas no avião, a todo o momento, sempre que as luzes de apertar cinto de segurança forem acesas ou quando assim for solicitado pelo Comandante do referido avião.

(3) Para efeitos do sub-regulamento (2), "área de armazenamento aprovada" é:

a) a área sob um assento de passageiro, ou

b) bagagem com fecho, na porte de cima ou outros, utilizados em conformidade com a limitação de massa sinaliza na bagagem.

(4) Nenhuma descolagem ou aterragem deve ser iniciada pelo Comandante da aeronave, a menos que ele ou ela tenha sido informado das condições de segurança da cabine.

121.07.20 Serviços aos passageiros

(1) Excepto quando estiverem em uso, todos os itens previstos para os serviços de passageiros, incluindo embalagens de alimentos, garrafas térmicas e bandejas de serviço, devem ser transportados nos seus respectivos compartimentos e protegidos contra o movimento susceptível de causar ferimentos a pessoas ou danos no avião.

(2) Todos os elementos referidos no sub-regulamento (1) deverão ser arrumados durante a descolagem e aterragem ou durante situações de emergência, conforme indicado pelo Comandante do avião.

(3) Qualquer item que não pode ser arrumado nesses compartimentos, conforme previsto no sub-regulamento (1), não serão permitidos na cabine do avião.

(4) assegurar que a cabine esteja arrumada pelos membros do pessoal de cabine antes do início da aproximação para aterragem do avião.

(5) Se os serviços aos passageiros forem prestados enquanto o avião estiver em terra, nenhum equipamento de serviço aos passageiros deve obstruir os corredores ou saídas do avião.

121.07.21 Incidentes e defeitos

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve estabelecer procedimentos adequados de inspecção e de comunicação para garantir que equipamento defeituoso seja comunicado ao Comandante do avião antes da descolagem.

(2) Os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser extensivos para incluir a notificação à direcção de segurança do operador e da Autoridade sobre todos os incidentes ou excessos dos limites que podem ocorrer enquanto a tripulação estiver a bordo do avião e do equipamento defeituoso encontrado a bordo.

(3) Após a recepção dos relatórios referidos no sub regulamento (2), a direcção de segurança do operador elabora um relatório e submete-o mensalmente ao Director-Geral.

121.07.22 Assentos para inspectores de segurança de cabine

Um operador aéreo deve providenciar um assento de passageiro confirmado no compartimento de passageiros para o inspector de segurança de cabine que está a realizar uma inspecção em voo.

121.07.23 Simulação de Situações de Emergência

Nenhuma situação anormal de emergência deve ser simulada com passageiros ou carga a bordo.

121.07.24 Operação em condições de gelo

(1) Nenhuma pessoa pode tentar uma descolagem, continuar a operar uma aeronave em rota, ou aterrar em condições de gelo que, na opinião do Comandante, pode afectar adversamente a segurança do voo.

(2) Nenhum operador expedirá e nenhuma pessoa deve operar um avião em áreas onde é relatada a existência de condições de gelo ou que haja probabilidade de serem encontradas, a menos que tal avião esteja equipado com dispositivos adequados de degelo e / ou dispositivos anti-gelo certificados para voar nessas condições.

(3) Nenhum Oficial de Operações de Voo (FOO) pode emitir uma LIBERTAÇÃO de voo e nenhum Comandante deve tentar uma descolagem quando nevoeiro, gelo ou neve esteja acumulada nas asas, superfícies de controlo, hélices, entradas do motor, ou outras superfícies críticas do avião, excepto em conformidade com procedimentos aprovados desse operador aéreo sobre contaminação crítica das superfícies.

(4) Descolagem com gelo na superfície inferior da asa do avião pode ser autorizada pelo Director-Geral, quando as referidas descolagens tenham sido aprovadas pelo fabricante no AFM.

(5) Um operador aéreo não é obrigado a ter um programa tal como exigido no parágrafo (b) desta secção, se incluir no seu manual de operações uma declaração de que o operador aéreo não despachará o seu avião para qualquer região ou país onde se pode esperar que a contaminação da superfície possa a qualquer momento formar-se no avião, durante o estacionamento ou durante operação em terra.

121.07.25 Comunicação de condições perigosas de voo

O Comandante de uma aeronave, que encontra condições de voo consideradas perigosas para a sua aeronave ou outros, devem comunicar tais condições, a qualquer estação aeronáutica apropriada o mais rapidamente possível, dando detalhes que possam ser relevantes para a segurança de outros aviões.

121.07.26 Rotas em espaço aéreo não controlado

Nenhuma pessoa deverá, em espaço aéreo não controlado, realizar um voo em IFR fora de uma rota aérea a menos que o operador aéreo estabeleça a rota de acordo com a Denominação do Espaço Aéreo de Moçambique.

121.07.27 Controlo de massa e centragem

(1) Ninguém deverá operar um avião a menos que, durante todas as fases do voo, as restrições de carga, massa e centragem do avião, estejam em conformidade com as limitações especificadas no manual de voo do avião.

(2) O operador aéreo deve ter um sistema de massa e centragem que satisfaça o MOZ-CATS-OPS 91.

(3) O operador aéreo deve especificar no seu manual de operações do sistema de massa e centragem e as instruções aos funcionários sobre a preparação e precisão de massa e centragem e formulários de carga e folha de centragem, de acordo com 121.04.9.

121.07.28 Informações sobre procedimentos aos Passageiros

(1) O Comandante deve assegurar que os passageiros recebem uma comunicação sobre procedimentos de segurança de acordo com a MOZ-CARS-91.

(2) Se a informação de segurança previstas no sub-regulamento (1) for insuficiente para um passageiro por causa das limitações físicas, sensoriais ou compreensão desse passageiro, ou porque o passageiro é responsável por outra pessoa a bordo do avião, o Comandante deve assegurar que o passageiro recebe uma informação de segurança individual que seja adequada às necessidades do passageiro.

(3) O Comandante deve assegurar que, em caso de uma emergência e onde o tempo e as circunstâncias o permitirem, todos os passageiros recebem uma comunicação de emergência de acordo com a MOZ-CARS-91.

(4) O Comandante deve assegurar que cada passageiro sentado ao lado de uma saída de emergência esteja ciente sobre como operar essa saída. Um Comandante deve assegurar que nenhum passageiro sente numa linha de saída de emergência se achar que provável que o passageiro seja incapaz de compreender e executar as funções necessárias para abrir uma saída e para sair rapidamente.

(5) Um Comandante deve garantir que uma pessoa não deve sentar-se num assento de saída de passageiros se essa pessoa:

a) não tiver mobilidade suficiente, força ou destreza em ambos os braços e mãos, e ambas as pernas e não seja capaz de:
- i) movimentar-se para cima, para o lado e para baixo para o local de saída de emergência e usar os mecanismos de operação da saída;
- ii) pegar e empurrar, puxar, girar, ou manipular esses mecanismos;
- iii) empurrar, puxar, ou de outra forma abrir as saídas de emergência;
- iv) levantar, manter, colocar nos próximos assentos, ou manobrar sobre os encostos de assentos para a próxima linha de objectos do tamanho e peso de uma porta de saída da janela sobre asa;
- v) remover obstruções de tamanho e peso similares às portas sobre as asas de saída;
- vi) alcançar a saída de emergência de forma expedita;
- vii) manter o equilíbrio enquanto remove obstáculos;
- viii) sair rapidamente;
- ix) estabilizar uma manga de saída após a activação, ou
- x) ajudar outras pessoas a sair através de uma manga de escape; saída.

b) Tenha menos de 15 anos de idade ou não tenha capacidade para realizar uma ou mais das funções aplicáveis listadas neste regulamento sem assistência;

c) não tenha a capacidade de ler e compreender instruções exigidas por este regulamento e relacionadas com a evacuação de emergência apresentada pelo titular do certificado de operador aéreo em forma impressa ou gráfico ou a capacidade de compreender comandos orais da tripulação;

d) falta de capacidade visual suficiente para executar uma ou mais das funções especificadas nos parágrafos (a) a (c) sem o auxílio de recursos visuais além de lentes de contacto ou óculos;

e) falta de capacidade auditiva suficiente para ouvir e compreender instruções dadas por membros da tripulação de cabina, sem assistência para além de um aparelho auditivo;

f) não tenha capacidade para transmitir informações de forma adequada por via oral para os demais passageiros, ou

g) tenha conhecimento ou responsabilidades, sobre como cuidar de crianças pequenas, que podem impedir a pessoa de realizar uma ou mais das funções listadas acima ou uma condição que pode causar dano à pessoa que realiza uma ou mais funções acima listadas.

(6) As informações para pessoa autorizada a ocupar um assento de saída deve ser feita por um membro da tripulação de cabine.

(7) Quando um tripulante determina que um passageiro a quem tenha sido atribuído um assento de saída pode ser incapaz de exercer as funções de uma saída de emergência, ou se um passageiro pede um assento que não o de saída, o membro da tripulação de cabina deve mudar rapidamente o passageiro para um assento que não seja de saída.

(8) Em caso de se esgotar os assentos nos lugares fora das saídas, e se necessário, para acomodar um passageiros transferido de um assento de saída, o tripulante deve movimentar um passageiro que está disposto e seja capaz de assumir as funções de evacuação, para um assento situado na fila de saída de emergência.

(9) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que um agente de venda de bilhetes deva, antes do embarque, atribuir lugares de acordo com os critérios de selecção dos passageiros e das funções da saída de emergência, na medida do possível.

(10) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que um agente de venda de bilhetes disponibilize para análise pelo público em todos os portões de carga e balcões de passageiros em cada aeródromo onde são realizadas operações de passageiros, os procedimentos escritos em relação aos assentos da fila da saída de emergência.

(11) Um membro da tripulação de cabina deve incluir nos seus discursos que um passageiro se identifique para permitir uma redistribuição de assentos se esse passageiro:

a) cumpre os critérios de selecção

b) tem uma condição não - discernível que o impede de exercer as funções de evacuação;

c) pode sofrer danos corporais como resultado da realização de uma ou mais dessas funções, ou

d) não deseja executar funções de saída de emergência.

(12) Um membro da tripulação de cabine deve incluir nos seus discursos aos passageiros uma referência para aos folhetos e as funções a serem executadas em caso de emergência.

(13) Um passageiro deve obedecer às instruções dadas por um membro da tripulação ou outro empregado autorizado do titular do certificado de operador aéreo sobre implementação de restrições de estar na fila da saída de emergência.

(14) Um Comandante não deve permitir a rolagem ou *pushback* de um avião a menos que um membro da tripulação, tenha verificado que todas as linhas de saída e os caminhos de escape estejam desobstruídas e que nenhum assento de saída de emergência esteja ocupado por uma pessoa ou membro da tripulação que seja incapaz de exercer as funções de evacuação.

(15) Para cumprir o disposto neste regulamento um titular do certificado de operador aéreo deve:

a) estabelecer procedimentos que satisfaçam os requisitos deste regulamento, e

b) apresentar os seus procedimentos de análise e aprovação preliminar à Autoridade.

(16) Os procedimentos exigidos pelo presente regulamento não entrarão em vigor até a aprovação final pela Autoridade, e essa aprovação deve basear-se somente nos aspectos de segurança dos procedimentos do titular do certificado de operador aéreo.

121.07.29 Folheto das características de Segurança

Um operador aéreo deve colocar de cada passageiro, um folheto contendo características de segurança, na forma pictográfica, e o texto deve ser em Inglês e Português.

Divisão II - Regras de Despacho e Libertação da Aeronave

121.07.30 Aplicabilidade

Esta Divisão estatui regras sobre o despacho e libertação da aeronave para voo para todas as operadoras aéreas que operam nos termos da presente Parte, salvo disposição em contrário.

121.07.31 Sistema de despacho de Co- Autoridade

Excepto se de outra forma tiver sido autorizado pela Autoridade, cada operador aéreo que opera nos termos do presente Regulamento, deverá libertar a referida aeronave sob um sistema de despacho de co-Autoridade à luz do disposto no sub-regulamento 121.07.33 (c).

121.07.32 Serviços Contratados para um Sistema de Controlo Operacional

(1) O operador aéreo pode utilizar os serviços de controlo operacional de um agente seja ele nacional ou estrangeiro, desde que:

a) a agência e o operador sejam capazes de solidariamente desenvolver um sistema de despacho equivalente à co- autoridade conforme exigido pelo sub-regulamento 121.07.31, ou

b) a Autoridade aprove um sistema de auto- expedição de Piloto, tal como definido neste Regulamento, "Sistema de auto despacho de Piloto", na medida autorizada pelo sub-regulamento 121.07.33 (7), excepto para quaisquer considerações adicionais, conforme determinado pela autoridade, e

c) o sistema de controlo operacional contratado deve ser descrito no manual de operações do operador e aprovado pela Autoridade.

121.07.33 Sistema de Controlo Operacional

(1) Cada operador aéreo deve estabelecer um Sistema de Controlo Operacional (OCS), para fins de expedição e monitoramento do progresso de cada voo, conforme exigido por este Regulamento. A OCS, incluindo os títulos e funções das pessoas autorizadas a exercer controlo operacional sobre um voo, serão publicados no manual de operações.

(2) O operador aéreo deve produzir e publicar os seus procedimentos do tipo, ou tipos de OCS que pretende usar para a finalidade de libertação da aeronave para voos. Tais sistemas devem ser capazes de indicar o tipo de serviço (s) descrito pelas definições deste Regulamento, "despacho de co-autoridade", ou "auto- expedição de piloto".

(3) No sistema de despacho de co-autoridade, o Director de Operações delega autoridade e responsabilidade pelo controlo operacional de cada voo, conjuntamente, para o Comandante e o oficial de operações de voo, sistema em que:

a) O Oficial de operações de voo é responsável pela elaboração do plano operacional de voo (OFP), conforme o disposto no regulamento, 121.07.35 com a excepção de:

i) Os voos operados de acordo com VFR, apenas os itens do plano de voo operacional e identificados com asterisco precisam de ser registados, e

ii) voos operados em conformidade com o ETOPS devem incluir os requisitos estabelecidos nas especificações operativas autorizando ETOPS;

b) Comunicação aos tripulantes do voo e assinatura da LIBERTAÇÃO do voo;

c) monitorar o progresso de cada voo;

d) emissão de informações necessárias para a segurança do voo;

e) auxiliar o Comandante na tomada de decisões no que diz respeito à continuação de desvio, ou rejeição de um voo, e

f) seguem os procedimentos previstos no Regulamento 121.07.43 no caso de uma emergência.

(4) o Comandante é responsável por:

a) rever todos os documentos de expedição em matéria de voo propostos e assinatura para sua aceitação da libertação da aeronave para voo;

b) providenciar ao FOO informações de voo relacionadas com o progresso e condição de chegada do voo, se necessário;

c) devolver à empresa, todos os documentos de voo necessários, nos termos do sub-regulamento 121.07.36 (2), a serem arquivados pela empresa;

d) conduzir o voo, de acordo com todas as regras publicadas e regulamentos relativos ao referido voo, e

e) seguir os procedimentos previstos no Regulamento 121.07.43 no caso de uma emergência.

(5) O Director de Operações é responsável por assegurar que os documentos de voo exigidos pelo Regulamento 121.07.36, sejam mantidos por um período nele especificado.

(6) O operador aéreo é responsável por assegurar que tais equipamentos de comunicações e instalações, conforme for apropriado para a observação de voo ou sistema de seguimento de voo necessários, estejam no lugar e operacionais durante o período de tempo em que de qualquer voo da empresa esteja em curso.

(7) Num sistema de piloto de auto-despacho o Director de operações delega a autoridade e as responsabilidades estabelecidas no sub-regulamento 121.07.33 (3) para o Comandante. No entanto, no caso de uma emergência, o Director de operações ou seu representante, será responsável pelas acções adequadas estabelecidas no Regulamento 121.07.43.

(8) Se uma libertação da aeronave para o voo tiver sido emitida e não seja retirada antes da descolagem, o Comandante tem a autoridade final quanto ao início, continuação, desvio, ou rejeição daquele voo.

(9) Cada tripulante, passageiro ou outra pessoa a bordo de um avião durante o voo, está sujeita à autoridade do Comandante desse avião.

(10) O Comandante de um avião durante o voo é responsável pela segurança de todos os passageiros, tripulantes ou outras pessoas a bordo desse avião.

(11) Nenhum piloto deverá operar um avião de uma forma descuidada ou imprudente, que possa pôr em perigo de pessoas e bens.

(12) Sem prejuízo do disposto no sub regulamento 121.07.33 (7), nenhum operador aéreo poderá libertar um voo a menos que uma libertação de voo tenha sido elaborada e assinada por um oficial de observação de voo, salvo se o avião for:

a) operado numa configuração cargueiro, e

b) autorizada para o efeito nas especificações de operações do operador.

(13) Quando um avião é de um tipo exigido para ser lançado por um oficial de operações de voo, a libertação da aeronave para voo deve ser feita por um meio aceitável para a Autoridade, conforme apropriado para o tipo de operação.

(14) Sempre que uma LIBERTAÇÃO de voo tiver sido emitida em relação a um voo, ela permanecerá em vigor para a duração do voo, do ponto de origem, ao ponto de chegada, incluindo paragens em rota, excepto se:

a) o avião estiver atrasado ou, de outra forma, retido no ponto de origem, ou qualquer paragem num ponto de rota por um período superior a 4 horas;

b) mudança de qualquer membro da tripulação;

c) qualquer membro da tripulação tenha excedido o seu período de trabalho, necessitando de uma extensão do referido tempo em caso de:

d) o avião ter sido envolvido num incidente ou ocorrência que pode ter alterado o status da versão de manutenção;

e) devido a necessidades operacionais, o avião tiver sido forçado a desviar-se para um aeroporto alternativo ou outros, não incluídos no itinerário previsto, ou

f) na opinião do Comandante, houver mudança significativa no tempo meteorológica, ou outras condições sobre as quais a LIBERTAÇÃO de voo foi emitida, tornando-a inválida.

121.07.34 Resolução de Conflitos

(1) Quando uma divergência ocorre entre o Comandante e o oficial de observação do voo, com relação ao plano operacional de voo, tal conflito deve ser resolvido:

a) seguindo qualquer acção que proporcionaria maior margem de segurança; e

b) apresentar um relatório com detalhes sobre a área de conflito e as medidas tomadas, ao Director de operações para a sua avaliação e seguimento.

(2) O operador aéreo deve descrever no seu manual de operações, todos os detalhes da sua política de resolução de conflito.

121.07.35 Plano de Voo Operacional e Libertação para voo

(1) Cada operador aéreo a quem se exige o despacho dos seus voos ao abrigo de um sistema de despacho de co-Autoridade ou piloto de auto despacho deverá elaborar um Plano de Voo Operacional (OFP).

(2) O plano de voo operacional e a sua utilização devem estar contidos no manual de operações.

(3) Todos os registos no plano de voo operacional devem ser actuais e de natureza permanente.

(4) Os itens a serem incluídos no plano de voo operacional devem observar o disposto no 121.04.5.

(5) O plano de voo operacional deve ser mantido pelo operador por um período de pelo menos 90 dias.

(6) A OFP pode ser em qualquer formato aprovado pelo Director-geral e descrito no manual de Operações do operador.

121.07.36 Arquivo de documentos e relatórios de operações de voo

(1) Excepto quando autorizado pelo Director-Geral, cada operador aéreo irá manter qualquer registo, relatório ou outro documento oficial exigido ao abrigo da presente subparte, por um período não inferior a 1 ano ou 15 dias após a conclusão de uma auditoria realizada pelo IACM.

(2) Toda a documentação de voo exigida por esta sub-parte, a ser preparada em relação a um voo e que for transportada a bordo deverá ser devolvida para a sede da empresa, em conformidade com o n.º 121.07.33 (4) (c). Essa documentação deve incluir mapas meteorológicos e de informação impressa, NOTAMs, folhas carga de combustível e manifestos, e toda a documentação que foi usada para registar progresso de voo, desvio irregular ou de emergência.

121.07.37 Lista de Equipamento Mínimo

(1) Não obstante os sub-regulamentos (3) e (4), nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem de um avião que tem equipamento inoperativo ou que tenha sido removido se, na opinião do Comandante, a segurança da aviação for afectada.

(2) Não obstante os sub-regulamentos (3) e (4), uma pessoa pode realizar a descolagem com equipamento inoperacional ou cujo equipamento tenha sido retirado, se o avião for operado de acordo com uma autorização de voo que tenha sido emitida especificamente para esse fim.

(3) Sujeito ao parágrafo (c), se uma lista de equipamento mínimo tiver sido aprovada em relação a um avião, nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem com equipamento inoperativo ou que tenha sido removido a menos que:

a) o avião seja operado de acordo com quaisquer condições ou restrições especificadas na lista de equipamento mínimo; e

b) uma cópia da lista de equipamento mínimo esteja a bordo, excepto,

c) quando as condições ou limitações especificadas numa lista de equipamento mínimo esteja em conflito com as exigências de uma directiva de aeronavegabilidade, caso em que a directiva de aeronavegabilidade prevalece.

(4) Quando uma lista de equipamento mínimo não tiver sido aprovada em relação ao operador de um avião, nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem com equipamento inoperativo ou que tenha sido removido, se esse equipamento for exigido por:

a) normas de aeronavegabilidade que se aplicam aos voos VFR ou IFR, conforme o caso;

b) qualquer lista de equipamento publicada pelo fabricante do avião em relação ao seu equipamento que seja necessário para o voo planeado;

c) um certificado de operador aéreo;

d) uma directiva de aeronavegabilidade, ou

e) este Regulamento.

(9) Quando uma lista de equipamento mínimo não tiver sido aprovada em relação ao operador de um avião e este dispor de equipamentos, além do equipamento exigido pelo sub regulamento (4), que não esteja operacional ou que tenha sido removido, nenhuma pessoa deve realizar a descolagem, a menos que:

a) o equipamento inoperativo não tenha sido retirado do avião, foi isolado ou protegido de modo a não constituir perigo para qualquer outro sistema ou pessoas bens abordo da aeronave;

b) folhetos apropriados serão instalados conforme exigido pela MEL, e

c) registos das acções referidas nas alíneas (a) e (b) sejam feitas no diário de viagem, conforme for aplicável.

121.07.38 Oficiais de Operações de Voo Necessários (FOO)

(1) Cada operador a quem se exige Oficiais de Operações de Voo, conforme especificado no sub-regulamento 121.07.33 (3), deve estabelecer o tempo de trabalho diário para cada despachante de Operações de modo a que ele ou ela inicie o seu período de trabalho familiarizando-se com as condições e antecipar a fim de obter informação meteorológica ao longo da rota antes do despacho da aeronave

(2) O Oficial de Operações de Voo deve permanecer em serviço até que cada avião despachado por ele ou ela tenha completado o seu voo, tenha voado para além da sua jurisdição, ou até que ele ou ela seja substituído por outro despachante de Operações de Voo qualificado.

121.07.39 Familiaridade com condições de tempo e dados técnicos

(1) Nenhum Oficial de Operações de voo pode fazer o despacho de um avião a menos que esteja familiarizado com:

a) as condições de tempo reportadas com base na previsão meteorológica em rota e em todos os destino planificados e aeródromos alternantes;

b) os requisitos de navegação para as rotas planificadas e aeródromos, e

c) quaisquer outros dados técnicos relevantes para o voo incluindo NOTAM´s.

(2) Nenhum Comandante pode iniciar um voo a menos que ele esteja completamente informado e familiarizado com as informações constantes do sub-regulamento (1), e com a certeza de que o voo pode ser operado com segurança.

121.07.40 Despacho, observação e acompanhamento do Voo

(1) Todo o operador aéreo a quem se exige que liberte os seus voos através de um sistema de despacho de co-autoridade, deve prover para esses voos, os serviços de observação de voo, tal como definido nas Definições deste Regulamento, e conforme descrito no Manual de Operações, excepto quando de outro modo tiver sido aprovado, cada sistema de observação de voo deve ser capaz de comunicar-se com um voo, em qualquer ponto ao longo da rota proposta.

(2) Todo operador aéreo autorizado a libertar os seus voos num sistema de despacho auto-piloto, deve prover aos referidos voos, o tipo de serviços de acompanhamento de voo definido nas Definições deste Regulamento, ou aprovados pela Autoridade.

(3) O despachante de Operações de Voo (FOO), deve fornecer ao Comandante todos os relatórios actuais disponíveis ou informações sobre as condições do aeroporto e as irregularidades de facilidades de navegação que possam afectar a segurança do voo.

(4) Antes de iniciar um voo, o oficial de operações de voo (FOO), deve fornecer ao Comandante todas as informações meteorológicas disponíveis e as previsões de fenómenos climáticos que podem afectar a segurança do voo, incluindo fenómenos meteorológicos adversos, tais como turbulência com o céu claro, trovoadas e vento lateral a baixa altitude, para cada rota a ser voada e cada aeroporto a ser usado.

(5) Durante o voo, o FOO deve fornecer ao Comandante todas as informações adicionais disponíveis das condições meteorológicas, incluindo fenómenos meteorológicos adversos, tais como turbulência com o céu claro, trovoadas e vento lateral a baixa altitude, e as irregularidades de facilidades e serviços que possam afectar a segurança do voo.

121.07.41 Estado de manutenção da aeronave

(1) Nenhuma pessoa pode despachar ou libertar um avião a menos que seja aeronavegável e todos os defeitos identificados tiverem sido corrigidos e devidamente certificado por um engenheiro de manutenção, excepto quando o o despacho da aeronave esteja em conformidade com uma MEL emitida e aprovada nos termos do Regulamento 121,07. 37.

(2) Num sistema de despacho de co-autoridade a comunicação de pré-voo aos passageiros emitida pelo FOO deve incluir uma revisão completa do estado de manutenção do avião.

121.07.42 Operações de longo curso em aeronaves bimotores

(1) Sujeito ao sub regulamentação (2), nenhum operador aéreo deverá operar um avião bimotor numa rota em que em relação a um aeródromo adequado esteja a uma distância de superior à distância voada a velocidade de cruzeiro em uma hora com um motor inoperativo.

(2) O operador aéreo pode operar um avião numa rota a que se refere o sub-regulamento (1) se:

a) o avião é de turbina;

b) o operador aéreo está autorizado a fazê-lo no seu certificado de operador aéreo; e

c) o operador aéreo está em conformidade com o Documento de MOZ-CATS-OPS 121.

121.07.43 Declaração e Acção em caso de Emergência

(1) Numa situação de emergência que requeira decisão e acção imediatas, o Comandante deve tomar as medidas que considere necessárias para a segurança do avião e dos passageiros. Nesse caso ele pode desviar-se dos procedimentos operacionais e métodos prescritos, mínimos de tempo, e os MOZCAR, na medida do necessário para evitar um perigo iminente ou, no interesse da segurança.

(2) Quando o Oficial de Operações de voo ou Director de Operações tomar conhecimento de qualquer situação de emergência que possam representar perigo para um voo, deve aconselhar o Comandante sobre a emergência, pelo meio mais rápido disponível. Adicionalmente, deve:

a) permanecer disponíveis para o Comandante desse voo numa base contínua até:

i) passar a ameaça de emergência;

ii) terem verificado a decisão do Comandante, reconhecido essa decisão, e determinado que a sua assistência não é mais necessária; ou

iii) ter entregue o voo para outra pessoa competente, que esteja numa posição igual para prestar assistência.

b) Transmitir mensagens necessárias por intermédio de terceiros, conforme se mostrar necessário para se comunicar com o voo; e

c) declarar uma emergência e seguir os procedimentos de avião desaparecido, conforme for apropriado.

(3) Se um Comandante de voo, Director de Operações de voo ou despachante de Operações tiver declarado a emergência, deve apresentar relatório no prazo de 10 dias após a data da emergência o Piloto Comandante deve apresentar à autoridade um relatório nop prazo de 10 dias após a chegada à sede.

121.07.44 Emissão e elaboração de relatórios oficiais de mínimos de tempo meteorológicos

(1) Para efeitos da determinação do tecto mínimo e valores de visibilidade para a descolagem e a aterragem, será usado o mais recente relatório oficial de tempo publicado para esse aeroporto. No entanto, quando a visibilidade no referido relatório, ou quando a torre de controlo reporta a visibilidade em termos de "visibilidade da pista", ou "alcance visual da pista" (RVR) para uma pista específica nesse aeroporto, esse valor especificado deve ser considerado visibilidade oficial apenas para a pista especificada. Todas as outras pistas serão consideradas como sendo a visibilidade reportada publicada para esse aeroporto.

(2) Os mínimos de tempo metereológico oficial, devem ser usados para significar as condições do tempo, emitido pela agência oficial de tempo para esse aeroporto, e reportado por uma agência autorizada, ou, uma fonte de observação do tempo aprovado pelo Director-Geral, identificado e descrito no Manual de operações do operador aéreo.

121.07.45 Descolagem em IMC abaixo dos mínimos limites para aterragem

(1) Sujeito ao sub regulamento (2), nenhuma pessoa deve realizar uma descolagem em IMC, se as condições climáticas forem iguais ou abaixo dos níveis mínimos de descolagem, mas abaixo dos níveis mínimos de aterragem, publicados para a pista a ser utilizada a menos que:

a) a descolagem tenha sido autorizada nas Especificações de Operações;
b) o piloto esteja em conformidade com o licenciamento IFR e exigências de formação; e
c) os requisitos de descolagem alternativos previstos no 121.07.49 tenham sido cumpridos.

(2) Uma pessoa pode realizar a descolagem de um avião em IMC, se as condições climáticas forem iguais ou superiores aos mínimos de descolagem, mas abaixo dos níveis mínimos de aterragem, para a pista a ser usada, se as condições meteorológicas forem iguais ou superiores os mínimos de aterragem para a outra pista adequada no aeródromo alternativo, tendo em conta as limitações operacionais de desempenho do avião.

(3) Uma pessoa pode realizar a descolagem de um avião em IMC onde as condições climáticas estejam abaixo dos níveis mínimos de descolagem especificado no procedimento de aproximação por instrumentos, se a pessoa:

a) esteja autorizado a fazê-lo nas especificações operativas; e
b) esteja em conformidade com o licenciamento IFR e exigências de formação.

(4) Para efeitos da presente secção, os mínimos de aterragem são a altura de decisão ou a altitude mínima de descida e a visibilidade publicada para uma aproximação.

121.07.46 Inexistência de um Aeródromo Alternativo - Voo IFR

(1) Uma pessoa pode realizar um voo IFR, se um aeródromo alternativo não tiver sido designado no plano de voo IFR ou no itinerário de voo IFR, se a pessoa, cumulativamente:

a) estiver autorizada a fazê-lo num certificado de operador aéreo;
b) estiver em conformidade com os requisitos de licenciamento IFR;
c) estiver autorizada pelo gestor de operações de acordo com o manual de operações, e
d) o tempo no aeródromo em causa for igual ou superior aos mínimos especificados no sub-regulamento 121.07.50 (2) ou 121.07.51 (2), conforme for aplicável.

121.07.47 Condições atmosféricas mínimas para Descolagem e aterragem em VFR

(1) Nenhum piloto pode descolar ou aterrar em VFR quando o tecto reportado ou visibilidade estabelecida em conformidade com o sub regulamento 121.07.44, for as condições meteorológicas mínimas prescritas na divisão de dois MOZCARs Parte 91,06.

(2) O tempo meteorológico ao longo da rota a ser voada e no aeroporto de destino indique que o voo pode ser realizado em VFR conforme prescrito na divisão dois MOZCARs Parte 91,06.

121.07.48 Condições atmosféricas mínimas de descolagem e aterragem para IFR

(1) Nenhum piloto pode tentar uma descolagem em IFR, quando as condições climáticas, estabelecidas em conformidade com o sub-regulamentam 121.07.44, salvo se expressamente autorizada nas especificações de operações do operador aéreo ou forem inferiores às especificadas para tal operação na parte 91, estes regulamentos.

(2) Nenhuma pessoa poderá continuar uma aproximação por instrumentos de precisão após o início do segmento de aproximação final, tal como definido no sub regulamento (4), ou abaixo de 300 m (1000 pés) no caso de uma aproximação não de precisão, a menos que a visibilidade seja reportada em ou acima dos mínimos de visibilidade prescritos para esse procedimento.

(3) Se, depois de entrar no segmento de aproximação final um procedimento de aproximação por instrumentos, tal como definido no sub regulamento (4) o piloto receber informação metereológica indicando o tempo abaixo das condições mínimas, o piloto pode continuar a aproximação do DH ou MDA. Ao chegar ao DH ou no MDA, e em qualquer momento antes do ponto de aproximação falhado, o piloto pode continuar a aproximação abaixo do DH ou MDA e aterrar se cumulativamente:

a) o avião estiver numa posição para completar o procedimento de aproximação publicado mantendo uma razão de descida normal que permita aterragem e desde que não seja exigido mais manobras do que as necessárias para manter uma aproximação em linha recta estabilizada para a pista;
b) a visibilidade do voo não for inferior à prescrita no procedimento padrão de aproximação por instrumentos a ser utilizado;
c) excepto para a Categoria II ou III em que as exigências de qualquer referência visual são especificadas por autorização da Autoridade, como por exemplo:
i) o sistema de luzes de aproximação, excepto se o piloto não puder descer abaixo de 100 pés acima da elevação da zona de aterragem usando as luzes como uma aproximação de referência, a menos que as barras vermelhas de terminação ou a barra vermelha de lado também sejam claramente visíveis e identificáveis;
ii) cabeceira da pista;
iii) marcas da cabeceira da pista;
iv) as luzes da cabeceira da pista;
v) luz de identificação do fim da pista;
vi) indicador visual de ladeira de aproximação;
vii) Marcas de zona de toque no solo (TDZ), ou marcas TDZ ou;
viii) as luzes da zona de toque (TDZ);
ix) pista ou marcas da pista, e
x) luzes da pista.

(4) Para efeitos dos sub-regulamentos (2) e (3), o segmento final de aproximação começa no fixo de aproximação final ou facilidade prescrita no procedimento de aproximação por instrumentos. Quando um fixo de aproximação final não for prescrito para um procedimento que inclui uma volta de procedimento, o segmento de aproximação final começa no ponto onde se completa a volta de procedimento e o avião alcança a direcção do curso de aproximação final dentro da distância prevista no procedimento.

(5) Salvo se for autorizado nas especificações de operações do operador aéreo, cada piloto que fazer uma descolagem IFR, aproximação, ou aterragem num aeroporto estrangeiro deve cumprir com os procedimentos aplicáveis de aproximação por instrumento e os mínimos de condições atmosféricas prescrito pela autoridade com jurisdição nesse aeroporto.

121.07.49 Requisitos de descolagem num aeroporto alternante

(1) Nenhum piloto deve realizar uma descolagem em condições meteorológicas (IMC), ou sob as Regras de Voo por Instrumentos, se as condições meteorológicas, conforme estabelecido nos

termos do Regulamento 121.07.44, estiverem dentro ou acima dos mínimos de descolagem, mas abaixo dos limites da aterragem publicados para nessa pista, excepções:

a) Uma pessoa pode realizar uma descolagem num aeroporto onde o tempo esteja abaixo dos mínimos previstos nas especificações das operações previstas do operador aéreo, desde que o avião tenha dois ou mais motores e um aeroporto alternativo adequado localizado dentro das distâncias listado no plano de voo operacional:

i) aviões bimotores, quando a uma distância equivalente a um tempo de voo de uma hora, a uma velocidade de cruzeiro monomotor;

ii) Aviões com três ou mais motores, a uma distância equivalente a um tempo de voo de duas horas na velocidade de cruzeiro com um motor inoperante.

(2) Para efeitos do n.º 121.07.49 (1) (a), um aeroporto alternativo adequado é um aeroporto onde as condições meteorológicas na hora prevista de chegada deverão ser iguais ou superiores às condições mínimas do aeroporto alternativo constantes das especificações de operação do operador aéreo.

121.07.50 Requisitos de Aeroporto Alternante para voos domésticos

(1) Sujeito ao sub-regulamento (2), nenhuma pessoa pode listar um aeroporto como alternativo no plano de voo operacional, a menos que as previsões meteorológicas adequadas e / ou previsões indiquem que as condições meteorológicas estejam iguais ou acima das condições mínimas meteorológicas alternativas previstas nas especificações das operações da operadora aérea para o período de tempo de 1 hora antes e uma depois da hora estimada de chegada a esse aeroporto. Quando a previsão meteorológica do destino e o primeiro aeroporto alternante forem marginais, pelo menos, deve ser designado mais um aeroporto adicional

(2) Não é necessário aeroporto alternante se durante pelo menos 1 hora antes e uma depois da hora prevista de chegada ao aeroporto de destino as previsões ou relatórios meteorológicos apropriados, ou quaisquer combinações, indicarem:

a) A altitude máxima será de pelo menos 2000 pés acima da elevação do aeroporto;

b) A visibilidade será de pelo menos 5 milhas náuticas, e

c) O avião tenha combustível suficiente, considerando o vento e outras condições metereológicas esperadas, para voar para aquele aeroporto e, posteriormente, para voar para pelo menos duas horas de consumo de combustível a uma velocidade normal de normal de cruzeiro.

3) Para efeitos do sub-regulamento (1), as condições meteorológicas no aeroporto alternante devem satisfazer os requisitos do regulamento 121.07.51.

(4) Nenhuma pessoa pode despachar um voo a menos que liste cada aeroporto alternativo necessário no plano de voo operacional.

121.07.51 Requisitos de Aeroporto alternante para voos internacionais

(1) Sujeito ao sub-regulamento (2), nenhuma pessoa pode listar um aeroporto como um aeroporto alternante no plano de voo operacional, a menos que as previsões meteorológicas apropriadas e/ou relatórios indiquem que as condições meteorológicas sejam iguais ou acima das mínimas condições meteorológicas previstas nas especificações das operações do operador aéreo desse aeroporto.

(2) Nenhuma pessoa deve despachar um avião em IFR, a menos que indique pelo menos um aeroporto alternante para cada aeroporto de destino no plano de voo operacional e despacho de libertação da aeronave, a menos que:

a) o voo esteja programado para não mais de 6 horas e durante pelo menos 1 hora antes e uma depois da hora prevista de chegada ao aeroporto de destino, os relatórios e previsões meteorológicas, ou qualquer combinação destes, indicar que o tecto das nuvens será:

i) pelo menos (450m), 1.500 pés acima do MDA hora circling, se uma aproximação deste tipo for necessária e autorizada para esse aeroporto, ou

ii) pelo menos (450m), 1.500 pés acima do mínimo mais baixo de aproximação dos instrumentos publicados ou (600m), 2.000 pés acima da elevação do aeroporto, o que for maior, e

iii) a visibilidade do mesmo aeroporto for de pelo menos cinco quilómetros, ou 3 Kms acima dos mínimos da visibilidade aplicáveis, o que for maior, para os procedimentos de aproximação por instrumentos a serem utilizados no aeroporto de destino.

(3) Para efeitos do sub-regulamento (1), as condições meteorológicas no aeroporto alternante devem atender os requisitos das especificações das operações da transportadora aérea.

(4) Nenhuma pessoa pode despachar um voo a menos que liste cada aeroporto alternante exigido no despacho de libertação da aeronave.

121.07.52 Aeródromos alternantes em rota

Aeródromos alternantes em rota necessários para ETOPS devem ser seleccionados e especificados nos serviços operacionais e de tráfego aéreo nos planos de voo.

121.07.53 Reabastecimento e retirada de combustível com passageiros a bordo

(1) Nenhuma pessoa deve reabastecer ou retirar combustível em qualquer avião nos termos da presente Parte quando os passageiros estiverem a embarcar, a desembarcar ou a bordo do avião, a menos que:

a) o avião seja atendido por um número de pessoal qualificado, conforme exigido pelo manual de operações;

b) esse pessoal tenha sido treinado e examinado sobre actuais procedimentos de evacuação de emergência estabelecidos pelo operador; e

c) comunicação bilateral seja mantida pelo sistema inter-comunicador do avião ou outro meio adequado entre a equipe de terra que supervisiona a operação de abastecimento e o pessoal qualificado a bordo do avião.

121.07.54 Relatório de actos de interferência ilícita

(1) Na sequência de um acto de interferência ilícita, o Comandante, se na sua opinião, a segurança das pessoas a bordo do avião não seja posta em causa, deve:

a) relatar os acontecimentos à autoridade mais próxima ATS pelo método mais discreto possível, pelos meios de comunicação concebido para o efeito; e

b) apresentar, sem demora, um relatório do referido acto ao Director-Geral.

SUBPARTE 8 - Limitações do desempenho operacional de um avião

121.08.1 Classificação

(1) A classificação de avião para fins de limitação de desempenho é prescrita no regulamento 91.09.4.

(2) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que:

a) uma classe A de avião seja operada de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (1) desta subparte; e

b) Avião da Classe C seja operado de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (3) desta subparte: Desde que um avião da classe C não satisfaça os requisitos estabelecidos no regulamento (3) para a descolagem e aterragem, deve ser operado de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (2) para um avião da classe B.

(3) Se as características específicas do desenho de um avião impedem o cumprimento do estatuído nos regulamentos (1), (2) ou (3) desta subparte, o operador deve, não obstante as disposições do sub regulamento (2), assegurar que o avião seja gerido em conformidade com um padrão de tal forma que o nível de segurança equivalente ao nível de segurança prescrito no regulamento apropriado na presente subparte seja mantido.

(4) Não obstante as disposições do sub-regulamento (2), o operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte que não cumprir com as limitações operacionais previstas no Regulamento (1) na data de entrada em vigor do Regulamento, pode operar até 2007 uma aeronave da classe A com limitações de operação aprovado pela Autoridade. Desde que tal limitação não seja menos restritiva do que as limitações operacionais previstas no Regulamento (2).

(5) As disposições do sub-regulamento (4) não se aplicam em relação a qualquer nova operação realizada após a data da entrada em vigor do Regulamento.

121.08.2 Disposições gerais para todas as classes de avião

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que a massa do avião, no início da descolagem, não seja maior do que os requisitos de a massa prescritos no regulamento adequado para que possam ser cumpridos para o voo em questão, permitindo reduções esperadas na massa à medida que o voo prossegue, e para o combustível, conforme está previsto em disposição particular.

(2) O operador deve assegurar que os dados de desempenho aprovados constantes do manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, sejam usados para determinar o cumprimento dos requisitos previstos nos respectivos regulamentos, complementados, se for necessário, com outros dados aprovados prescrito no regulamento adequado.

(3) O Comandante deve ter informações suficientes sobre o desempenho de subida com todos os motores em funcionamento para permitir a determinação do gradiente de subida que pode ser obtido durante a fase de partida para as condições existentes de descolagem e destinados a descolagem técnica.

Divisão um: Classe de Aviões

121.08.3 Geral

(1) O operador de uma Aeronave da Classe A deve assegurar que, para determinar o cumprimento dos requisitos previstos neste Regulamento, os dados de desempenho aprovados no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, seja completado, se for necessário, com outros dados aprovados se os dados de desempenho aprovados no manual de voo desses aviões forem insuficientes em relação a:

a) contar com condições operacionais adversas esperadas, tais como descolagem e aterragem em pistas contaminadas; e

b) a consideração de falha do motor em todas as fases do voo.

(2) O operador deve assegurar que, no caso de pista molhada e contaminada, os dados de desempenho usados sejam determinados de acordo com um método aprovado sejam usados.

121.08.4 Descolagem

(1) O operador de uma Aeronave da Classe A deve assegurar que a massa de descolagem do avião não exceda a massa máxima autorizada para a altitude de pressão e a temperatura ambiente do aeródromo de partida.

(2) O operador deverá cumprir os seguintes requisitos para determinar a massa máxima permitida para a descolagem do avião no aeródromo de partida:

a) A distância de aceleração - paragem necessária não deve exceder a distância de aceleração – paragem disponível;

b) A distancia exigida de descolagem não deve exceder a distância disponível para descolagem, com uma distância livre de obstáculos não superior a metade da pista de descolagem disponível;

c) A necessária corrida de descolagem não deverá exceder a corrida de descolagem disponível;

d) o cumprimento das disposições do presente sub-regulamento deve ser demonstrado utilizando um único valor V1, para a descolagem rejeitada e continuada; e

e) numa pista molhada ou contaminada, a massa de descolagem não deverá exceder a massa permitida à descolagem para pista seca nas mesmas condições.

(3) Ao determinar a massa máxima à descolagem referida no sub-regulamento (2), o operador deve ter em conta:

a) a altitude de pressão no aeródromo;

b) a temperatura ambiente no aeródromo;

c) a condição de superfície da pista e do tipo de superfície da pista;

d) a inclinação da pista na direcção da descolagem;

e) a energia de travagem;

f) limite de velocidade do pneu;

g) tempo de reacção do piloto;

h) não superior a 50 por cento da componente de vento frontal ou não menos de 150 por cento da componente de vento de cauda, e

i) a perda, se houver, de comprimento de pista devido ao alinhamento do avião antes da descolagem.

121.08.5 Trajectória de voo à descolagem

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve garantir que a trajectória de descolagem esteja livre de obstáculos a uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 90 metros mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal que o avião percorreu a partir do final da distância disponível para descolagem.

(2) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), o operador deve ter em conta:

a) a massa do avião, no início da corrida de descolagem;

b) a altitude de pressão no aeródromo;

c) a temperatura atmosférica no aeródromo; e

d) não superior a 50 por cento do componente de vento frontal ou não menos de 150 por cento do componente de vento de cauda.

(3) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), mudanças de rumo não devem ser permitidas até o ponto da trajectória de voo de descolagem até que uma altura de 50 pés acima da superfície de descolagem tenha sido alcançado e, posteriormente, até uma altura de 400 pés, assumindo que o avião se inclina até 15.º, desde que:

a) acima de 400 pés, ângulos de inclinação sejam superiores a 15.º, mas não mais superiores a 25.º, possam ser programados; e

b) tolerância adequada seja feita para o efeito do ângulo de inclinação nas velocidades de operação e rota de voo, incluindo os aumentos de distância resultantes de velocidade de operação.

(4) Ao cumprir as disposições do sub-regulamento (1) nos casos em que a rota do voo não requer alterações de percurso de mais de 15.º, o operador não é obrigado a considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 300 metros, se o piloto for capaz de manter a precisão de navegação necessária através da área de obstáculos, ou

b) 600 metros, para voos em todas as outras condições.

(5) Ao cumprir as disposições do sub-regulamento (1) nos casos em que a trajectória de voo requer alterações da faixa em mais de 15.º, o operador não é obrigado a considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 600 metros, se o piloto for capaz de manter a precisão de navegação necessária através da área de obstáculos; ou

b) 900 metros para voos em todas as outras condições.

(6) O operador deve estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer os requisitos estabelecidos no presente regulamento, a fim de proporcionar uma rota segura evitando obstáculos para permitir que o avião aterre em segurança no aeródromo de partida ou no aeródromo alternante de descolagem, se assim for necessário.

121.08.6 Em rota com um motor inoperativo

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve demonstrar que o pertinente para o voo com um motor previsto no manual de voo do avião, adequado às condições meteorológicas previstas para o voo, em conformidade com o sub-regulamento (2) ou (3) em todos os pontos ao longo da rota planejada.

(2) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva (positive slope) a 1,500 pés acima do aeródromo, quando se assume que a aterragem deve ser feita após falha do motor.

(3) Em altitudes e condições meteorológicas em que se deve operar os sistemas de protecção de gelo, o efeito do uso de sistemas de gelo deve ser tomado em conta na performance da aeronave em voo.

(4) O declive na trajectória de voo deve ser positiva a uma altitude de pelo menos 1,000 pés acima da superfície e obstáculos ao longo da rota dentro de 10 milhas náuticas em ambos os lados da rota pretendida.

(5) A trajectória de voo deve permitir que o avião prossiga o voo a partir da altitude de cruzeiro para um aeródromo onde a aterragem pode ser feita de acordo com o regulamento 121.08.9 ou 121,08. 10, conforme for o caso, a trajectória de voo vertical, de pelo menos 2,000 pés, acima do terreno e obstáculos ao longo da rota dentro de 10 milhas náuticas para cada lado da rota prevista, em conformidade com as disposições da sub-regulamento (1) para (4), desde que:

a) Assuma-se que o motor torne-se inoperativo no ponto mais crítico da rota, e haja tolerância para indecisão e erro de navegação;

b) os efeitos dos ventos na trajectória de voo sejam tomados em consideração;

c) o despejo de combustível é permitido de uma forma coerente com o alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for usado; e

d) o aeródromo onde se prevê a aterragem do avião depois da falha do motor, estejam em conformidade com os seguintes critérios:

i) Os requisitos de desempenho para a massa esperada de aterragem são respeitadas, e

ii) relatórios e previsões meteorológicas, ou qualquer combinação dos mesmos, e relatórios da condição de campo indicam que uma aterragem segura pode ser realizada à hora prevista de chegada.

(6) No cumprimento das disposições do presente regulamento, o operador pode reduzir as margens de largura a que se referem os sub regulamentos (4) e (5), a 5 milhas náuticas se a precisão de navegação necessária poder ser alcançada.

121.08.7 Em rota com dois motores inoperantes no caso do avião com três ou mais motores

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A com três ou mais motores, deve demonstrar que em nenhum momento ao longo da rota pretendida, o avião estará a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão em ar calmo, distante do aeródromo onde as exigências de desempenho aplicáveis na massa de aterragem esperada sejam respeitadas, salvo se a aeronave satisfizer o disposto nos sub regulamentos (2) a (6) inclusive.

(2) No voo em rota com dois motores inoperativos deve permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas esperadas, desde o ponto onde dois motores se presume falharem simultaneamente, para um aeródromo em que é possível aterrar utilizando o procedimento estabelecido para a aterragem com dois motores inoperantes.

(3) A trajectória de voo deve ser visível verticalmente, em pelo menos 2,000 pés, acima do terreno e obstáculos ao longo da rota dentro de 5 milhas náuticas de ambos os lados da rota pretendida.

(4) Em altitudes e em condições meteorológicas, onde se deve operar os sistemas de gelo e anti-gelo, devem ser tomados em conta para a performance da aeronave.

(5) Deve-se assumir que os dois motores ficam inoperativos no ponto mais crítico da rota onde o avião está a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão emar calmo, afastada de um aeródromo em que os requisitos de desempenho sejam cumpridos.

(6) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva a uma altitude de 1,500 pés acima do aeródromo onde se presume que a aterragem irá ser feita após a falha de dois motores.

(7) O despejo de combustível será permitido de uma forma coerente com o alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for utilizado.

(8) A massa esperada do avião no ponto onde os dois motores se presume inoperantes, não deve ser inferior à massa que incluiria combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo onde se prevê fazer a aterragem, e para lá chegar a uma altitude de pelo menos 1,500 pés acima da área de aterragem e em seguida fazer um voo de nivelamento durante 15 minutos.

121.08.8 Aterragem no destino e aeródromos alternantes

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve garantir que a massa de aterragem do avião, determinada de acordo com as disposições da regra 121.08.2 (1), não exceda a massa máxima à aterragem especificada para a altitude e a temperatura atmosférica esperada para a hora prevista de aterragem no aeródromo de destino ou alternante.

(2) Para aproximações por instrumentos com alturas de decisão inferiores a 200 pés, o operador deverá verificar que a massa da aproximação do avião, tendo em conta a descolagem e o combustível que deverá ser consumido em voo, permitem um gradiente de aproximação falhada de subida de pelo menos 2,5 por cento na configuração da aproximação com um motor inoperativo, ou um procedimento alternativo aprovado.

121.08.9 Aterragem em pistas secas

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A deve garantir que a massa de aterragem do avião determinada em conformidade com as disposições do regulamento 121.08.2 (1) para a hora prevista de aterragem, permita uma aterragem a 50 pés da cabeceira da pista dentro de 70 por cento da distância disponível para aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternante: Desde que o Director-Geral possa autorizar a utilização de uma altura máxima inferior a 50, mas não inferior a 35 pés, para procedimentos de aproximação para uma aterragem curta.

(2) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), o operador deve ter em conta:

a) a altitude do aeródromo; e

b) não mais de 50 por cento da componente de vento frontal ou não menos de 150 por cento do componente de vento de cauda.

(3) Para despachar o avião, em conformidade com o sub--regulamento(1), deve presumir-se que:

a) O referido avião irá aterrar na pista mais favorável, com ar calmo; e

b) O avião irá aterrar na pista mais provável, considerando a velocidade provável direcção e intensidade e as características de assistência em escala do avião, e considerando ainda outras condições como o ajudas para aterragem e terreno.

(4) Se o operador não puder cumprir as disposições do sub--regulamento(3) (b) para o aeródromo de destino, o avião pode ser despachado se um aeródromo alternativo for designado que permita o cumprimento integral das disposições dos sub regulamentos (1), (2) e (3).

121.08.10 Aterragem em pista molhada e contaminada

(1) O operador de uma Aeronave de classe A deve assegurar que, quando as relatórios ou previsões meteorológicas, ou uma combinação de ambos, indicar que a pista à hora prevista de chegada possa estar molhada, a distância de aterragem disponível, seja pelo menos, 115 por cento da distância de aterragem necessária determinada de acordo com as disposições do regulamento 121.08.9.

(2) O operador deve assegurar que, quando os relatórios ou previsões meteorológicas apropriadas, ou uma combinação de ambos, indicar que a pista à hora prevista de chegada possa estar contaminada, a distância de aterragem disponível deve seja de pelo menos a distância de aterragem calculada de acordo com as disposições do sub-regulamento(1) ou pelo menos 115 por cento da distância de aterragem determinada de acordo com os dados de distância de aterragem em pista contaminada ou um equivalente da mesma, o que for maior.

(3) A distância de aterragem em pista molhada mais curta do que a distância de aterragem exigida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não inferior à distância de aterragem exigida pelas disposições do regulamento 121.08.9 (1), pode ser usada se o manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4 incluir informações adicionais específicas sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

Divisão II –Aeronaves de Classe B

121.08.11 Geral

(1) Os regulamentos nesta divisão aplicam-se a:

a) um operador de uma aeronave de classe A que não cumpre as limitações operacionais previstas no Regulamento (1), na data de início dos regulamentos que podem, até a data estabelecida pela Autoridade, operar o avião com limitações de operação aprovadas pelo Director-geral, desde que tal limitação não seja menos restritiva do que as limitações operacionais previstas neste Regulamento; e

b) o operador de um avião da Classe C que não cumpra com os requisitos estabelecidos no Regulamento (3) para a descolagem e aterragem.

121.08.12 Descolagens

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou C referidos no regulamento 121.08.11, devem assegurar que a massa à descolagem do avião não exceda a massa máxima autorizada para a altitude de pressão e a temperatura atmosférica no aeródromo de partida.

(2) O operador deve assegurar que a distância de descolagem, conforme especificado no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, multiplicado por um factor de 1,3, não exceda o cumprimento da pista de descolagem disponível.

(3) Ao cumprir as disposições da sub regulamento (2), o operador deve ter em conta:

a) a massa do avião, no início da pista de descolagem e

b) os requisitos referidos no regulamento 121.08.4 (3).

121.08.13 Trajectória de voo na descolagem

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou C referidos no regulamento 121.08.11, deve assegurar que a trajectória de voo à descolagem esteja livre de obstáculos por uma margem vertical de pelo menos 295 pés mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal que o avião percorreu a partir do final da distância disponível para descolagem, excepto conforme previsto nos sub regulamentos (3) e (4).

(2) Ao cumprir com as disposições do sub-regulamento (1), deve presumir-se que:

a) a trajectória de voo de descolagem inicia a uma altura de 50 pés acima da superfície de descolagem, no final da distância de descolagem, prescrita no regulamento 121.08.12 (2) e termina a uma altura de 1,500 metros acima a superfície de descolagem;

b) o avião não é fazer voltas antes do avião atingir uma altura de 50 metros acima da superfície de descolagem, e posteriormente o ângulo de inclinação não deve exceder 15.º;

c) a falha do motor crítico ocorra no ponto da rota de descolagem com todos os motores inoperativos, onde prevê-se a ocorrência da perda de referência visual para a finalidade de evitar obstáculos;

d) o gradiente da trajectória de voo à descolagem desde os 50 pés para a assumida a altura da falha do motor seja igual ao gradiente médio com de todos os motores durante a subida e a transição para a configuração de rota, multiplicado por um factor de 0,77; e

e) o gradiente do percurso de descolagem do voo a partir da altura alcançada, em conformidade com as disposições do parágrafo (d) até ao fim do percurso de descolagem do voo, seja igual ao gradiente de subida de com um motor inoperativo demonstrado no manual de voo do avião.

(3) No cumprimento das disposições do sub-regulamento (1), nos casos em que o percurso de voo não requer alterações de rota de mais de 15.º, o operador não precisa de considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 300 metros, se o voo for efectuado em condições que permitem a navegação visual, ou

b) se as ajudas à navegação disponíveis, permitirem ao piloto manter o percurso de voo com a mesma precisão; e

c) 600 metros para voos em todas as outras condições.

(4) Ao cumprir as disposições do sub regulamento (1), nos casos em que rota de voo requer mudanças de rumos de mais de 15.º, o operador não precisa de considerar os obstáculos com uma distância lateral superior a:

a) 600 metros para voos em condições que permitam a navegação visual, ou

b) 900 metros para voos em todas as outras condições.

(5) No cumprimento das disposições do presentam regulamento, o operador deve ter em conta os requisitos referidos no regulamento 121.08.5 (2).

121.08.14 Em rota

(1) O operador de uma aeronave da classe A ou classe C referidos no regulamento 121.08.11, deve ser capaz de demonstrar que o avião, nas condições meteorológicas previstas para o voo, e em caso de falha de um motor, com um motor ou motores operativos em potência máxima contínua seja capaz de fazer um voo contínuo cumprindo com as altitudes para um voo seguro indicado no manual de operações até um ponto situado a 1,000 pés acima de um aeródromo em que os requisitos de desempenho possam ser cumpridos.

(2) No cumprir das disposições do sub-regulamento (1):

a) Deve-se assumir o avião como não estando a voar a uma altitude superior à altitude em que a razão de subida seja igual a 300 pés por minuto, com todos os motores operando dentro das condições de potência máxima contínua especificada; e

b) o gradiente assumido em rota com um motor inoperativo, deverá ser o gradiente bruto, menos 0,5 por cento.

121.08.15 Aterrar no destino e aeródromos alternantes

O operador de uma aeronave da classe A ou C referidas no regulamento 121.08.11, deve assegurar que a massa de aterragem do avião não exceda a massa máxima de aterragem especificada para a altitude e a temperatura prevista para a hora de chegada ao aeródromo de destino ou alternativo.

121.08.16 Aterragem em pistas secas

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou classe C referidos na regra 121.08.11, deve garantir que a massa de aterragem do avião para a hora prevista de aterragem, permite uma aterragem com paragem completa desde 50 pés acima da cabeceira da pista até os 70 por cento da distância disponível para aterragem no aeródromo de destino e em qualquer aeródromo alternante: Desde que o Director-Geral possa autorizar a utilização de uma altura máxima de menos de 50 pés, mas não inferior a 35 pés, para procedimentos de aproximação íngreme e de curta aterragem.

(2) No cumprimento das disposições da sub-regulamento (1), o operador deve ter em conta:

a) as condições de superfície da pista e do tipo de superfície;

b) inclinação da pista na direcção da aterragem, e

c) os requisitos referidos no sub-regulamento 121.08.9 (2) (a) e (b).

(3) Para despachar o avião em conformidade com as disposições da sub-regulamento (1), deve presumir-se que:

a) o referido avião irá aterrar na pista mais favorável, com ar calmo; e

b) a referida aeronave irá aterrar na pista em uso considerando a direcção e intensidade do vento, as características de assistência em escala do avião e considerando as ajudas para a aterragem e o terreno.

(4) Se o operador não puder cumprir as disposições do sub-regulamento 3 (b) para o aeródromo de destino, o avião, pode ser despachado se um aeródromo alternativo for designado desde que permita o cumprimento integral das disposições dos sub regulamentos (1) , (2) e (3).

121.08.17 Aterragem em pistas molhadas e contaminadas

(1) O operador de uma aeronave de classe A ou C referidas no regulamento 121.08.11, devem assegurar que, quando os relatórios e previsões meteorológicas, ou uma combinação de ambos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada possam estar molhada, a distância de aterragem disponível, deverá ser de pelo menos 115 por cento da distância de aterragem necessária determinada de acordo com as disposições do regulamento 121.08.16.

(2) O operador deve assegurar que, quando os relatórios e as previsões meteorológicas, ou uma combinação dos mesmos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada pode estar contaminada, a distância de aterragem disponível, deve ser pelo menos a distância de aterragem.

(3) A distância de aterragem em pista molhada, mais curta do que a distância de aterragem exigida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não inferior à distância de aterragem exigida pelas disposições do regulamento 121.08.16 (1), pode ser usada se o manual de voo da aeronave a que se refere o Regulamento 121.04.4, incluir informações adicionais especificadas sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

Divisão Três: Aviões de Classe C

121.08.18 Geral

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que, por determinação do cumprimento dos requisitos previstos neste Regulamento, os dados de desempenho aprovados no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4 sejam complementados, se for necessário, com outros dados aprovados se os dados de desempenho aprovados no manual de voo desses aviões forem insuficientes.

(2) Um avião bimotor da Classe C que não cumpre os requisitos prescritos nesta divisão para a descolagem e aterragem deve ser operado de acordo com as limitações operacionais previstas no Regulamento (2).

121.08.19 Descolagem

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que a massa à descolagem do avião não exceda a massa máxima autorizada para a altitude de pressão e a temperatura ambiente do aeródromo em que a descolagem vai ser executada.

(2) O operador deve assegurar que, para um avião da Classe C que tenha dados de do comprimento da pista contidos no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, que não tenha em conta a falha de motor, a distância desde o início da rolagem para a descolagem necessária para atingir uma altura de

50 pés acima da superfície de descolagem com todos os motores a operar na potência máxima de descolagem, quando multiplicada por um factor de:

a) 1,33 para aviões bimotores;
b) 1,25 para avião com três motores, ou
c) 1,18 para avião com quatro motores,que não exceda o cumprimento da pista de descolagem disponível do aeródromo de partida.

(3) As disposições do Regulamento 121.08.4 (2) e (3) são aplicáveis com as necessárias adaptações para determinar a massa máxima permitida para a descolagem do avião no aeródromo de partida.

121.08.20 Trajectória de voo de descolagem

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que a trajectória de voo de descolagem, com um motor inoperativo, esteja livre de quaisquer obstáculos a uma distância vertical de, pelo menos, 50 pés mais 0,01 x D, ou por uma distância horizontal de pelo menos 90m, mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal que o avião percorrer a partir do final da distância disponível para descolagem.

(2) O percurso de descolagem do voo referido no sub regulamento (1), deve iniciar a uma altura de 50 pés acima da superfície de descolagem, no final da distância de descolagem, prescrita no regulamento 121.08.19 (2) ou (3), conforme o caso, e terminar a uma altura de 1,500 pés acima da superfície de descolagem.

(3) No cumprimento das disposições do sub regulamento (1), o operador deve ter em conta os requisitos referidos no regulamento 121.08.5 (2) e as disposições dos regulamentos 121.08.5 (3), (4) e (5) aplicam-se *mutatis mutandis*.

(4) O operador deve estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer os requisitos estabelecidos no presente regulamento, a fim de proporcionar uma rota segura evitando obstáculos para permitir que o avião aterre em segurança no aeródromo de partida ou no aeródromo alternante de descolagem, se assim for exigido.

121.08.21 Voo em Rota, com todos os motores inoperacionais

(1) O operador de um avião da classe C deve ser capaz de demonstrar que o avião, nas condições meteorológicas previstas para o voo, em qualquer ponto da rota ou em qualquer desvio planeado seja capaz de executar uma razão de subida de pelo menos 300 pés por minuto, com todos os motores em funcionamento dentro das condições de potência máxima contínua especificada:

a) nas altitudes mínimas para um voo seguro, em cada fase da rota a ser percorrida, ou de qualquer desvio planeado e nela especificado, ou calculadas a partir das informações contidas no manual de operações;
b) as altitudes mínimas necessárias para o cumprimento das disposições do regulamento 121.08.22 e 121.08.23, conforme for o caso.

121.08.22 Em rota com um motor inoperativo

(1) O operador de um avião da Classe C deverá demonstrar que o avião, nas condições meteorológicas previstas para o voo, em caso de qualquer motor ficar inoperativo em qualquer ponto da rota ou em qualquer desvio nela planeado e com os restantes motores operando em condições de potência máxima contínua especificada, seja capaz de prosseguir o voo para um aeródromo onde o avião pode cumprir as disposições dos regulamentos 121.08.25 ou 121.08.26, conforme for o caso, evitando obstáculos dentro de 10 milhas náuticas de ambos os lados da rota pretendida por um intervalo vertical de pelo menos:

a) 1,000 pés, quando a razões de subida positivo, ou
b) 2,000 pés, quando a razão de subida for igual a zero.

(2) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva a uma altitude de 1,500 pés acima do aeródromo onde se prevê efectuar a aterragem após a falha de um motor.

(3) Para efeitos do presente regulamento a razão disponível de subida do avião deve ser considerada em 150 pés por minuto inferior à taxa de subida especificada.

(4) No cumprimento das disposições do presente regulamento, a margem de largura especificada no sub regulamento (1) pode ser reduzida a 5 milhas náuticas se a precisão de navegação necessária poder ser alcançada.

(5) o despejo de combustível será permitido de uma forma coerente com o alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for utilizado.

121.08.23 Em rota com dois motores inoperativos em caso de avião com três ou mais motores

(1) O operador de uma Aeronave de Classe A com três ou mais motores, deve demonstrar que em nenhum momento ao longo da rota pretendida, o avião estará a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão em ar calmo, afastado do aeródromo onde as exigências de desempenho aplicáveis à massa de aterragem esperada sejam respeitadas, salvo se a aeronave satisfizer o disposto nos sub regulamentos (2) a (6) inclusive.

(2) A performance para dois motores inoperativos deve permitir que o avião continue o voo, nas condições meteorológicas esperadas, visualizando todos os obstáculos dentro de 5 milhas náuticas em ambos os lados na rota pretendida por um intervalo vertical no mínimo de 2,000 pés para um aeródromo em que os requisitos de desempenho aplicáveis à massa de aterragem esperada, seja satisfeita.

(3) Deve-se assumir que os dois motores ficaram inoperativos no ponto mais crítico da porção da rota onde o avião estiver a mais de 90 minutos, a uma velocidade cruzeiro com todos os motores, à temperatura padrão em ar calmo, afastado de um aeródromo em que os requisitos de desempenho aplicáveis para a massa esperada de aterragem, sejam respeitados.

(4) A massa do avião no ponto onde os dois motores se presume ficaram inoperativos, não deverá ser inferior à massa que incluiria combustível suficiente para prosseguir para um aeródromo onde se prevê executar a aterragem e para lá chegar a uma altitude de pelo menos 1,500 pés acima da área de aterragem e em seguida um voo de nivelamento durante 15 minutos.

(5) Para efeitos do presente regulamento, a taxa disponível de subida do avião deve ser considerada em 150 pés por minuto inferior à taxa de subida especificada.

(6) o despejo de combustível será permitido de uma forma coerente com o de alcance do aeródromo com as necessárias reservas de combustível, se um procedimento seguro for utilizado.

121.08.24 Aterragem nos aeródromos de destino ou alternantes

O operador de um avião da classe C deve assegurar que a massa de aterragem do avião não exceda a massa máxima certificada para a altitude e, contemplado no manual de voo do avião a que se refere o Regulamento 121.04.4, à temperatura prevista para o tempo estimado de chegada no aeródromo de destino ou alternante.

121.08.25 Aterragem em pistas secas

(1) O operador de um avião da classe C deve assegurar que a massa de aterragem do avião para a hora prevista de chegada, permite uma passagem a 50 pés da cabeceira da pista dentro de 70 por cento da distância disponível para aterragem no destino e qualquer aeródromo alternativo.

(2) Ao cumprir com as disposições da sub-regulamento (1), o operador deve ter em conta os requisitos referidos no regulamento 121.08.16 (2).

(3) Para despachar um avião em conformidade com as disposições do sub-regulamento (1), deve-se presumir que:

a) o avião aterrará na pista mais favorável com ar calmo; e

b) o avião aterrará na pista de uso, considerando a direcção e velocidade do vento, as características de assistência na escala do avião e considerando ainda outras condições como a ajuda à aterragem e terreno.

(4) Se o operador não puder cumprir com as disposições do sub regulamento (3) (b) para o aeródromo de destino, o avião pode ser despachado se um aeródromo alternativo for designado que permite o cumprimento das disposições dos sub -regulamentos (1) , (2) e (3).

121.08.26 Aterragem em pistas molhadas e contaminadas

(1) O operador de um avião da Classe C deve assegurar que, quando relatórios e previsões meteorológicas apropriadas, ou uma combinação dos mesmos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada pode estar molhada, a distância de aterragem disponível, seja pelo menos, 115 por cento da distância de aterragem necessária determinada de acordo com as disposições do regulamento 121.08.25.

(2) O operador deve assegurar que, quando relatórios e previsões meteorológicas apropriadas, ou uma combinação dos mesmos, indicarem que a pista à hora prevista de chegada pode estar contaminada, a distância de aterragem disponível deve ser de pelo menos a distância de aterragem necessária aprovado.

SUBPARTE 9 - Manutenção

121.09.1 Geral

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte não deve operar o avião a menos que este seja mantido de acordo com os regulamentos da Parte 43.

(2) O operador não deverá operar um avião excepto quando o mesmo seja mantido e colocado ao serviço por uma entidade certificada nos termos da Parte 145.

121.09.2 Manual de controlo de manutenção do operador

(1) O operador deve providenciar, para uso e orientação do pessoal de manutenção operacional envolvido, um manual de controlo de manutenção, aceitável para a Autoridade que satisfaça os requisitos de 121.04.13

(2) O operador deve assegurar que o manual de controlo de manutenção seja alterado conforme for necessário para manter as informações nele contidas actualizadas.

(3) Cópias de todas as alterações do manual de controlo da manutenção do operador devem ser disponibilizadas prontamente a todas as organizações ou pessoas para quem o manual foi publicado.

(4) O operador deve providenciar à Autoridade uma cópia do manual controlo da manutenção, juntamente com todas as alterações e/ou revisões.

121.09.3 Programa de manutenção do avião

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve garantir que o avião seja mantido de acordo com um programa de manutenção estabelecido pelo operador.

(2) O programa de manutenção de aviões referidos no sub regulamento (1) e qualquer alteração posterior devem ser aprovados pela Autoridade.

(3) Um operador de Moçambique que pretenda operar com um novo modelo de avião deve apresentar o programa de manutenção a que se refere o sub-regulamento (1) para aprovação, pelo menos 30 dias antes do início de operações em vista.

(4) Além da exigência de um programa de manutenção para as aeronaves operadas por um detentor de certificado de operador aéreo, uma aeronave com massa máxima de descolagem superior a 5.700 kg deve incluir um programa de fiabilidade no programa de manutenção.

(5) Um titular do certificado operador aéreo deve assegurar que cada aeronave seja mantida de acordo com o programa de manutenção aprovado, que deve incluir:

a) as tarefas de manutenção e os intervalos em que estas devem ser executadas, tendo em conta a utilização prevista da aeronave;

b) se for aplicável, um programa de integridade estrutural continuada;

c) procedimentos para alterar ou desviar-se dos parágrafos (a) e (b); e

d) monitoramento da condição e do programa de fiabilidade, as descrições de sistemas da aeronave, componentes e motores.

121.09.4 Manutenção contratada a uma entidade certificada

(1) Um titular do certificado de operador aéreo deverá assegurar a aeronavegabilidade das suas aeronaves e a manutenção do equipamento operacional e de emergência através da:

a) realização de inspecções pré-voo;

b) Correcção de qualquer defeito ou dano que afecte a operação segura da aeronave a um padrão aprovado, tendo em conta a lista de equipamento mínimo e a lista de desvios se estiver disponível para o tipo de aeronave;

c) Realização de manutenção em aeronaves, de acordo com o programa do operador de manutenção de aeronaves aprovado;

d) análise da eficácia do programa aprovado de manutenção de aeronaves do Titular do certificado de operador aéreo;

e) implementar as disposições de qualquer directiva operacional, de aeronavegabilidade e de qualquer outro requisito de navegabilidade tornada obrigatória pela autoridade, e

f) realizar alterações em conformidade com as normas aprovadas e estabelecer uma política de incorporação de modificações não-mandatórias.

(2) Um titular do certificado operador aéreo deve assegurar que o certificado de aeronavegabilidade para cada aeronave operada ao abrigo deste Regulamento permaneça válido em relação:

a) aos requisitos especificados no sub-regulamento (1);

b) à data de validade do certificado de aeronavegabilidade; e

c) qualquer condição de manutenção, especificada no certificado de aeronavegabilidade.

(3) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que os requisitos especificados no sub- regulamento (1) sejam implementados em conformidade com os procedimentos aprovados ou aceitáveis pela Autoridade.

(4) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que a manutenção preventiva e modificações de suas aeronaves ou componentes, sejam realizadas de acordo com o manual de controle de manutenção ou instruções para a aeronavegabilidade permanente actual, e regulamentos da aviação civil aplicáveis.

(5) Um titular do certificado operador aéreo pode fazer um acordo com outra pessoa aprovada para a execução de qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificações, mas continua a ser responsável por todo o trabalho realizado no âmbito desse acordo.

(6) Excepto para inspecções pré- voo, um titular de certificado de operador aéreo não deverá operar um avião:

a) registado em Moçambique a menos que seja mantido e colocado ao serviço por uma entidade de manutenção certificada aprovada de acordo com MOZCARs Parte 145;

b) de registo estrangeiro a menos que seja mantido e colocado ao serviço de acordo com um sistema aprovado pelo Estado de Registo e seja aceitável para a Autoridade.

(7) O Estado de registo pode transferir para a Autoridade, ao abrigo de um acordo celebrado em conformidade com o Artigo 83bis da Convenção de Chicago, algumas ou todas as suas responsabilidades no que diz respeito às aeronaves matriculadas nesse Estado, mas que operam em Moçambique.

121.09.5 Informações sobre aeronavegabilidade contínua

(1) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve monitorar e avaliar a manutenção e experiência operacional no que diz respeito à aeronavegabilidade permanente e fornecer informações, conforme dispõe o Documento MOZ-CATS-OPS 121.

(2) O operador de um avião de transporte aéreo comercial de grande porte deve obter e avaliar as informações de aeronavegabilidade continuada e recomendações disponíveis a partir da organização responsável pelo desenho tipo e deve implementar acções resultantes consideradas necessárias, em conformidade com o procedimento previsto no MOZ-CATS-OPS 121.

121.09.6 Programa de fiabilidade

De acordo com a exigência do Regulamento 121.09.3 (3), o Operador deve fornecer ao IACM informações sobre manutenção de fiabilidade da aeronave.

121.09.7 Avaliação da Reparação das Fuselagens pressurizadas

Nenhum titular de certificado pode operar uma aeronave abaixo indicada para além do tempo de implementação do ciclo de voo aplicável especificado no MOZ-CATS-OPS 121, a menos que as orientações de avaliação da reparação aplicável para o limite de pressão da fuselagem (superfície da fuselagem, superfície da porta, e antepara tenham sido incorporados no seu programa de manutenção aprovado pelo Director-Geral.

121.09.8 Modificação ou reparação de aeronaves.

(1) Todas as modificações ou reparações numa aeronave deverão ser feitas em conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aceitável para o Estado de Registo.

(2) Um titular do certificado de operador aéreo deve:

a) estabelecer procedimentos para assegurar que os registos que comprovam a conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade sejam mantidos;

b) assegurar que as grandes reparações ou modificação importantes são realizadas de acordo com os dados técnicos aprovados pela Autoridade;

c) obter todos os dados de apoio do Estado do *Design*;

d) imediatamente, após a conclusão de uma importante modificação ou grande reparação, preparar um relatório de cada grande modificação ou grande reparação de uma fuselagem, motor de avião, hélice, ou aparelho de uma aeronave operada pelo detentor do certificado de operador aéreo; e

e) enviar uma cópia de cada relatório de uma importante modificação para a Autoridade e manter uma cópia de cada relatório de uma grande reparação disponível para a inspecção.

121-09-9 Sistemas de Qualidade

(1) Para fins de manutenção, um sistema de qualidade de um titular de certificado de operador aéreo deve incluir pelo menos as seguintes funções de:

i) monitoramento das actividades de manutenção que estão sendo realizadas de acordo com os procedimentos aceites;

ii) garantia que toda a manutenção contratada de seja realizada de acordo com o contrato;

iii) verificar o cumprimento permanente dos requisitos deste Regulamento; e

iv) verificar o cumprimento e adequação dos procedimentos necessários para assegurar práticas de manutenção seguras, a aeronavegabilidade dos aviões e seus componentes, e

i) incluir um programa de garantia de qualidade com procedimentos destinados à verificar se todas as operações de manutenção estão sendo realizados de acordo com os requisitos, normas e procedimentos.

(2) O monitorização da conformidade a que alude o sub-regulamento (1) deve incluir um sistema de *feed-back* para o gestor responsável para assegurar uma acção correctiva em caso de necessidade.

(3) Quando um titular de certificado de operador aéreo for também uma organização de manutenção aprovada, o sistema de gestão de qualidade do titular do certificado de operador aéreo pode ser combinado com os requisitos de uma organização de manutenção aprovada e submetido à aprovação e aceitação pela Autoridade, e Estado de Registo para aeronaves não registadas em Moçambique.

(4) Um titular do certificado operador aéreo deve estabelecer um plano aceitável para a Autoridade indicando quando e quantas vezes é que as actividades exigidas pelo MOZCARs 121.09.9 podem ser monitoradas.

(5) Os relatórios deverão ser elaborados após a conclusão do acompanhamento das actividades, incluindo detalhes de discrepâncias da não-conformidade com os procedimentos ou requisitos.

(6) A parte do sistema de *feedback* deve especificar a pessoa responsável pela correcção das discrepâncias e não-conformidade em cada caso particular, o procedimento a ser seguido se a correcção não for concluída dentro de períodos de tempo apropriados e um sistema de comunicação para o gestor responsável.

(7) Para garantir o cumprimento efectivo do presente regulamento, um titular do certificado ou um requerente de certificado de operador aéreo deve efectuar:

a) amostragem de produtos, a fiscalização da parte de uma amostra representativa da frota de aeronaves;

b) amostragem de defeitos, o acompanhamento do desempenho da reparação de avarias;

c) amostragem da concessão, monitoragem de qualquer concessão que não irá beneficiar de manutenção a tempo;

d) amostras de manutenção atempada, o monitoragem das horas de voo, horas de calendário e ciclos de voo da aeronave e componentes que são trazidos para a manutenção; e

e) amostragem de relatórios sobre condições não aeronavegabilidade e erros de manutenção em aeronaves e componentes.

121.09.10 Gestão da Manutenção.

(1) Um titular do certificado de operador aéreo deve empregar uma pessoa ou um grupo de pessoas, aceitáveis pela Autoridade, para assegurar que toda a manutenção seja realizada em tempo dentro de um padrão aprovado de tal forma que os requisitos de manutenção da Parte 121.09.4 e requisitos do manual de controlo de manutenção do titular do certificado de operador sejam observados, e para assegurar o funcionamento do sistema de qualidade.

(2) Um titular do certificado de operador aéreo deve proporcionar instalações adequadas nos locais apropriados para o pessoal especificado no sub-regulamento (1):

(3) Quando um titular de certificado de operador aéreo for uma entidade de manutenção certificada, o titular de certificado de operador aéreo deve celebrar acordos com uma entidade de manutenção certificada para cumprir os requisitos especificados na parte 121.09.4.

(4) O arranjos feitos nos termos do sub-regulamento (4) devem ser na forma de um contrato escrito de manutenção entre o titular do certificado de operador aéreo e a organização de manutenção aprovada detalhando as necessárias funções de manutenção e definir o suporte das funções de qualidade aprovadas pela Autoridade.

121.09.11 Livros de Registos Técnicos

(1) Um titular do certificado de operador deve assegurar que todas as aeronaves registadas em Moçambique utilizadas no transporte aéreo comercial ou trabalho aéreo mantêm um diário Técnico de bordo.

(2) As indicações seguintes devem ser inscritas no diário Técnico de bordo:

a) uma página de título com o nome e endereço do operador, o tipo de aeronave, e as marcas de registo;

b) detalhes relativos ao certificado actual de aptidão para serviço;

c) os dados relativos à próxima inspecção do programa de manutenção aprovado;

d) uma secção que contém páginas dos registos do sector, devendo cada página ser numerada sequencialmente com o nome do operador impresso e ter espaço para os seguintes registos;

i) tipo de aeronave, número de série e marcas de registo;

ii) local, data e hora da descolagem e aterragem;

iii) indicação de qualquer defeito sentido na aeronave;

iv) quantidades de combustível e de óleo na chegada e quantidades levantadas em cada tanque;

v) um certificado de aptidão para o serviço relativamente a qualquer trabalho realizado com a finalidade de corrigir defeitos;

vi) a execução das horas totais de voo, de modo que as horas para a próxima inspecção programada possa ser facilmente determinada; e

vii) recolha das assinaturas de pré-descolagem e de inspecção diária;

e) uma secção facilmente identificável com um registo de defeitos diferidos com páginas numeradas em série e com o nome do operador impresso incluindo uma provisão para registar o seguinte:

i) uma referência para cada defeito deferido de tal forma que o defeito original, juntamente com breves detalhes relacionados possam ser claramente identificados na secção do registo do sector;

ii) a data original da ocorrência do defeito diferido, juntamente com breves detalhes relacionados;

iii) uma referência para cada defeito deferido de tal forma que a acção em relação aos referidos defeitos diferidos possa ser claramente identificada na secção de registo sector.

a) o número de aterragens, ciclos de pressão de voo ou ciclos do motor, conforme especificado para a aeronave; e

b) quaisquer outros detalhes conforme a indicação da Autoridade.

3) O livro dos registos técnicos e qualquer alteração posterior deverão ser aprovados pela Autoridade.

121.09.12 Registos Técnicos

(1) No final de cada voo, o Comandante regista, assinar e põe data nas seguintes informações num diário técnico de bordo:

a) Os tempos em que a aeronave descolou e aterrou, e

b) A indicação de qualquer defeito por ele conhecido e que afecta a aeronavegabilidade ou operação segura da aeronave, ou se nenhum tipo de defeito é por ele conhecido, um registo para esse efeito.

(2) Não obstante o sub-regulamento (1), no caso de uma série de voos consecutivos cada um dos quais começa e termina:

a) dentro do mesmo período de 24 horas;

b) no mesmo aeródromo, excepto quando cada um dos voos tiver como finalidade o lançamento ou projecção de qualquer material para a agricultura, saúde pública ou fins semelhantes;

c) O Comandante pode, salvo se tiver conhecimento de um defeito durante um voo, registar num diário técnico de bordo no final do último.

(3) Após a correcção de qualquer defeito que tenha sido registado num diário técnico de bordo, uma pessoa que assina um diário de manutenção em relação a este defeito deve registar a libertação da aeronave no diário técnico de bordo de tal forma que seja prontamente identificável com o defeito a que se refere.

(4) Um titular do certificado de operador aéreo deve ter no Manual de Operações aprovado um procedimento adequado para manter cópias dos registos técnicos a serem realizados a bordo da aeronaves num lugar de fácil acesso para cada membro da tripulação de voo.

121.09.13 Manutenção de Registos

(1) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que um sistema tenha sido criado para manter os seguintes registos, de forma aceitável para a Autoridade:

a) o tempo total de serviço em horas, tempo de calendário e os ciclos, conforme for o caso, da aeronave e toda a vida limitada dos seus componentes;

b) o actual estado do cumprimento de todas as informações obrigatórias continuadas sobre a aeronavegabilidade;

c) os detalhes adequados de modificações e reparações de aeronaves e seus principais componentes;

d) o tempo de serviço em horas, tempo de calendário e os ciclos, conforme for o caso, desde a última revisão da aeronave ou seus componentes sujeitos a uma revisão de vida obrigatório;

e) o estado actual das aeronaves no cumprimento do programa de manutenção;

f) Os registos detalhado para mostrar que todos os requisitos para a assinatura de um certificado de aptidão para serviço foram atingidos; e

g) registos técnicos de bordo.

(2) Um titular do certificado de operador aéreo deve assegurar que:

a) os registos especificados no sub- regulamento (1) (a) a (e) sejam mantidos por um período mínimo de 90 dias após a unidade a que se refere ter sido permanentemente retirada de serviço;

b) os registos referidos no sub- regulamento (1) (f) sejam mantidos por um período mínimo de dois anos após a assinatura do certificado de aptidão para serviço;

c) os registos referidos no sub- regulamento (1) (g) sejam mantidos por 24 meses após a data da última entrada;

d) em caso de mudança temporária do operador, os registos especificados no sub- regulamento (1) são colocados à disposição do novo operador; e

e) quando um avião é permanentemente transferido de um operador para outro, os registos especificados no sub--regulamento (1) também sejam transferidos.

121.09.14 Aptidão para serviço

(1) Um titular do certificado de operador aéreo não deverá operar um avião a menos que seja mantido e colocado ao serviço por uma entidade certificada de acordo com os regulamentos da Aviação Civil (Organização de manutenção aprovada) aceitáveis para o Estado do Registo.

(2) O certificado de aptidão para serviço deverá ser emitido de acordo com o certificado do manual de procedimento de controlo de manutenção.

(3) Um titular do certificado operador aéreo não deverá operar uma aeronave após sua LIBERTAÇÃO nos termos do sub- regulamento (1), a menos que um registo apropriado seja feito de acordo com o certificado do manual de controlo dos procedimentos de manutenção do operador aéreo, aceitáveis para a Autoridade.

(4) Um titular do certificado de operador aéreo deve entregar uma cópia do certificado de aptidão para o serviço ao Comandante ou garantir que um registo anotando a libertação da aeronave seja feito num diário técnico de bordo.

121.09.15 Limitações de Descanso e período de trabalho descanso do Pessoal de Manutenção

(1) Uma pessoa não deve:

a) atribuir funções de manutenção numa aeronave para outra pessoa, a menos que a referida pessoa tenha tido um período mínimo de descanso de oito horas antes do início do período de trabalho;

b) executar tarefas de manutenção na aeronave, a menos que essa pessoa tenha tido um período mínimo de descanso de oito horas antes do início do trabalho.

(2) A pessoa não deve:

a) escalar uma pessoa para executar trabalhos de manutenção numa aeronave para mais de doze horas consecutivas de trabalho; ou

b) executar trabalhos de manutenção de aeronaves por mais de doze horas consecutivas de trabalho.

(3) Em situações que envolvam inoperacionalidade não programada da aeronave, uma pessoa que executa trabalhos de manutenção pode continuar em serviço:

a) até 16 horas consecutivas, ou

b) 20 horas em 24 horas consecutivas.

(4) Após a marcação de períodos de trabalho, a pessoa que executa trabalhos de manutenção numa aeronave terá um período de descanso obrigatório de 10 horas.

(5) Uma organização de manutenção aprovada deverá dar descanso e libertar de todos os trabalhos a pessoa que realiza o trabalho de manutenção durante 24 horas consecutivas durante qualquer período de sete dias consecutivos.

121.09.16 Treinamento do pessoal de certificação

(1) Formação inicial e contínua do pessoal de certificação será realizada por uma organização de manutenção aprovada ou uma organização de formação escolhida pela organização aprovada de manutenção.

(2) Uma organização de manutenção certificada deverá estabelecer o currículo e as normas para formação de pessoal e estabelecer padrões de pré-qualificação visando garantir que o candidato tenha uma oportunidade razoável de concluir com sucesso qualquer curso.

(3) O programa de treinamento, instalações de formação e o currículo de formação para treinar o pessoal de certificação especificada no sub-regulamento (2) deve ser aprovado pela Autoridade.

(4) O programa de treinamento apresentado à Autoridade no sub-regulamento (3) deve incluir:

detalhes sobre o número de pessoal que receberá formação inicial para se qualificar como pessoal de certificação ao longo do tempo especificado

a) Períodos; e

b) para o pessoal de manutenção e pessoal de certificação da entidade de manutenção certificada, a formação sobre conhecimento e competências relacionadas com desempenho real, incluindo a coordenação com outro pessoal de manutenção e tripulação de voo.

(5) Todo o pessoal treinado deve ser examinado no final de cada curso de formação.

(6) Todo o pessoal de certificação de uma entidade de manutenção aprovada deve ser submetido à formação inicial, que abrange:

a) a teoria de engenharia básica relevante para o âmbito do trabalho realizado pela entidade de manutenção certificada;

b) informações específicas sobre o tipo de aeronave em concreto sobre a qual a pessoa pretende certificar-se, incluindo o impacto de reparações, sistemas ou defeitos estruturais; e

c) os procedimentos da empresa relevantes para as tarefas do pessoal de certificação.

(7) Todo o pessoal de certificação de uma entidade de manutenção certificada, que tenham recebido formação inicial, deve receber formação contínua sobre mudanças nos procedimentos de manutenção da organização aprovada e mudanças no padrão de aeronave ou componente de aeronave mantida.

SUBPARTE DEZ - Sistema de Gestão de Segurança

121.10.1 Requisitos

(1) Um programa de segurança deve ser estabelecido, a fim de atingir um nível aceitável de segurança na aviação civil. O nível aceitável de segurança a ser alcançado deve ser estabelecido pelo IACM.

(2) O operador deverá implementar um sistema de gestão da segurança aceitável para o IACM que, no mínimo:

a) Identifica riscos de segurança;
b) Garante a implementação de medidas correctivas necessárias para manter o nível de segurança aprovado;
c) Providencia monitoramento contínuo e avaliação regular do desempenho da segurança; e
d) visa a melhoria contínua do desempenho global do sistema de gestão da segurança.

(3) Um sistema de gestão de segurança deve definir claramente as linhas de prestação de contas de segurança em toda a organização do operador, incluindo uma responsabilidade directa para a segurança por parte dos gestores seniores.

(4) Um operador de um avião de massa máxima à descolagem superior a 27,000 kg deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão de segurança. Um operador poderá contratar a operação de um programa de análise de dados de voo a terceiros mantendo a responsabilidade global para a manutenção do tal programa.

(5) Um programa de análise de dados do voo não deve ser punitivo e deve salvaguardar adequadamente a protecção da(s) fonte (s) dos dados.

(6) O operador deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte de seu sistema de gestão de segurança

(7) O operador deve estabelecer, manter e aderir a um sistema de gestão de segurança (SMS) que for apropriado para o tamanho, natureza e complexidade das operações autorizadas a serem realizadas nos termos do seu certificado de operações e os riscos de segurança e outros relacionados com as operações .

121.10.2 Política de segurança e objectivos

(1) O operador deve definir a política de segurança da organização, que será assinada pelo Director Executivo da organização.

(2) A política de segurança deve:

a) estar em conformidade com os requisitos internacionais e nacionais, e reflectir compromissos da organização em matéria de segurança,
b) Ser comunicada, com o endosso visível, em toda a organização;
c) Ser incluída uma declaração clara sobre a disponibilização dos recursos humanos e financeiros necessários para sua implementação;
d) Ser revista periodicamente para assegurar que se mantenha pertinente e apropriada à organização.

(3) O operador deve estabelecer objectivos de segurança para o SMS que devem ser relacionados com os indicadores de desempenho de segurança, metas e requisitos para o AOC titular do SMS.

121.10.3 Estrutura Organizacional e Responsabilidades

(1) O operador deve identificar um executivo responsável para responder e prestar contas em nome do titular do COA para o cumprimento dos requisitos deste regulamento e informará ao IACM o nome dessa pessoa.

(2) O Executivo Responsável é uma pessoa única e identificável que, independentemente de outras funções, deve possuir:

a) a responsabilidade final pela execução e manutenção do SMS.
b) o controlo dos recursos humanos necessários para as operações autorizadas a serem conduzidas nos termos do certificado de operações;
c) identificar um Gestor de Segurança para membro da gestão, que irá ser o ponto focal responsável individual e para a implementação e manutenção de um SMS eficaz.

121.10.4 Plano de Implementação do SMS

(1) O operador deve desenvolver e manter um plano de implementação do SMS, que será a definição da abordagem que a organização vai adoptar para a gestão de segurança de forma a atender às necessidades de segurança da organização.

(2) O Plano de Implementação SMS que deve ser aprovado pela gestão sénior e deve incluir o seguinte:

a) política de segurança e objectivos;
b) os papéis de segurança e responsabilidades;
c) Descrição do sistema;
d) análise de Gap;
e) componentes do SMS;
f) medição de desempenho de segurança;
g) política de relatórios de segurança;
h) comunicação de segurança;
i) Meios de envolvimento dos trabalhadores; e
j) revisão de Gestão de desempenho de segurança.

(3) O operador deverá, como parte do desenvolvimento do plano de implementação do SMS, realizar uma descrição do sistema.

(4) O operador deverá, como parte do desenvolvimento do plano de implementação do SMS, realizar uma análise de lacunas, a fim de:

a) Identificar os dispositivos de segurança existentes dentro da organização; e
b) Determinar medidas de segurança adicionais necessárias para implementar e manter SMS da organização.

121.10.5 Coordenação do plano de resposta a emergências

(1) O operador deve desenvolver e manter, ou coordenar, conforme for o caso, um plano de resposta de emergência (ERP) que assegura:

a) Transição ordenada e eficiente da operações normais para operações de emergência;
b) Designação da autoridade de emergência;
c) Atribuição de responsabilidades de emergência;
d) A coordenação dos esforços para lidar com a emergência; e
e) A continuação em segurança das operações, ou retorno à operação normal o mais rapidamente possível.

121.10.6 Documentação

(1) O operador deve desenvolver e manter a documentação do SMS, em papel ou em formato electrónico, para descrever:

a) a política de segurança;
b) os objectivos de segurança;
c) requisitos SMS, procedimentos e processos;
d) responsabilidades e autoridades para os procedimentos e processos; e
e) saídas de SMS.

(2) O operador deverá, como parte da documentação SMS, desenvolver e manter um manual de gestão de segurança (SMM), para comunicar a abordagem da organização para a segurança em toda a organização. O SMM deve documentar todos os aspectos da SMS, e seu conteúdo deve incluir:

a) Âmbito do sistema de gestão de segurança;
b) a política de segurança e objectivos;
c) prestação de contas de segurança;
d) Pessoal-chave de segurança;

e) procedimentos de controlo de Documentação;
f) a planificação de resposta a emergências;
g) identificação do perigo e sistemas de gestão de risco;
h) o monitoramento do desempenho de segurança;
i) Gestão da mudança;
j) de auditoria de segurança; e
k) promoção da segurança.

121.10.7 Gestão de riscos de segurança

(1) O operador deve desenvolver e manter sistemas de colheita, processo e segurança de dados (SDCPS) que prevêem a identificação de perigos e análise, avaliação e controlo dos riscos.

(2) Os sistemas de segurança de colecta de dados e processamento devem incluir métodos reactivos, pró-activos e preditiva de colecta de dados de segurança que devem incluir:

a) Identificação dos perigos;
b) Gestão de Risco;
c) investigações de segurança interna.

121.10.8 Garantia de segurança

(1) O operador deve desenvolver e manter processos de garantia de segurança para garantir que controlos de riscos de segurança desenvolvidos como consequência da identificação dos perigos e das actividades de gestão de risco atinjam os seus objectivos. Os processos de segurança devem incluir :

a) Monitoramento de Desempenho de Segurança e Medição;
b) Gestão da Mudança;
c) Melhoria Contínua do Sistema de Segurança.

121.10.9 Promoção da segurança

(1) O operador deve desenvolver e manter a formação formal e actividades de comunicação de segurança para criar um ambiente onde os objectivos de segurança da organização possam ser alcançados.

121.10.10 Política da qualidade

(1) O operador deverá assegurar que a política de qualidade da organização seja consistente com, e apoie a realização das actividades da SMS.

121.10.11 Implementação de sistema de gestão da segurança

(1) Implantação do sistema de gestão da segurança por parte dos operadores deve observar uma abordagem gradual que deve ser prescrito pelo Director-Geral na sua directiva.

SUBPARTE 11 – Operação em Todas as Condições Atmosféricas

121.11.1 Aplicação

Este regulamento estabelece as regras aplicáveis às operações em todas as condições atmosféricas (CAT II e III).

121.11.2 Regras de Certificação em Operações de Visibilidade reduzida

(1) Nenhum operador deve realizar operações de Categoria II ou III, a menos que seja titular de uma autorização para as referidas operações; e

a) cada avião em causa seja certificado para operações com alturas de decisão inferiores a 200 pés, ou sem altura de decisão;
b) tiver um sistema adequado para o registo de aproximações o sucesso ou fracasso de aterragem automática deve ser estabelecida e mantida para monitorizar a segurança geral da operação;
c) a tripulação for composta de pelo menos 2 pilotos treinados de acordo com o regulamento 121.11.5;
d) a tripulação cumprem os requisitos recentes para operações de baixa visibilidade;
e) que a altura de decisão (DH), seja determinada por meio de um rádio altímetro; e
f) O operador deve estabelecer, no seu manual de operações ou outro manual e a política da empresa e procedimentos seja aceite pela Autoridade para as operações em todo as condições atmosféricas.

(2) Um operador não deverá efectuar descolagens com visibilidade inferior a 150m para aviões de Categoria A, B, C e D ou inferior a 200 m (600 pés) RVR, a menos que tenha sido aprovado pela Autoridade nas especificações operativas.

121.11.3 Requisitos mínimos operacionais em aeródromos

(1) O operador deve estabelecer, para cada aeródromo a ser utilizado, os mínimos operacionais aeródromo que não sejam inferiores aos valores indicados na secção na placa dos mínimos aproximação aprovados para uso pela Autoridade. Tais mínimos não devem ser inferiores a quaisquer que possam ser estabelecidos para esses aeródromos pelo Estado do local do aeródromo, excepto quando especificamente aprovados por esse Estado.

(2) Ao estabelecer os mínimos operacionais de aeródromo, que serão aplicáveis em qualquer operação, o operador deve ter performance em conta:

a) As características de desempenho, tipo e manejo do avião;
b) A composição da tripulação de voo, sua competência e experiência;
c) As dimensões e características das pistas que podem ser seleccionadas para uso;
d) A adequação e o desempenho das ajudas visuais e não visuais, em terra;
e) Os equipamentos disponíveis no avião com o propósito de navegação e /ou controlo da rota de voo, conforme o caso, durante a descolagem, a aproximação, o arredondamento, aterragem, rolagem e aproximação rejeitada;
f) Os obstáculos durante a aproximação, aproximação rejeitada e as áreas de subida para a execução de procedimentos de contingência e necessárias autorizações;
g) A altitude livre de obstáculos /altura para os procedimentos de aproximação por instrumentos; e
h) Os meios de determinar e reportar sobre as condições meteorológicas.

(3) Os critérios tomados em consideração para a classificação dos aviões em categorias é a velocidade indicada nos máximos (VAT), que é igual à velocidade de perda (VSO) multiplicada por 1,3 ou VS1G multiplicada por 1,23 na configuração de aterragem na máxima massa de aterragem. Se ambos os VSO e VS1G estiverem disponíveis, o maior VAT resultante deve ser utilizado. As categorias de avião que correspondem aos valores de VAT estão na tabela abaixo:

Categoria da Aeronave	VAT
A	Inferior a 91 kts
B	De 91 a 120 kts
C	De 121 a 140 kts
D	De 141 a 165 kts
E	De166 a 210 kts

121.11.4 Operações com visibilidade reduzida - requisitos de aeródromo

(1) O operador não deverá utilizar um aeródromo para operações de Categoria II ou III, a menos que o aeródromo esteja aprovado para tais operações pelo Estado em que o aeródromo está localizado.

(2) O operador deverá certificar-se que os procedimentos de Visibilidade reduzida (LVP) foram estabelecidos, e se serão cumpridos, nos aeródromos em que operações de visibilidade reduzida estejam a ser conduzidas.

121.11.5 Formação e qualificação para operações de baixa visibilidade

(1) O operador aéreo deve apresentar o seu programa de treinamento e de verificação em baixa visibilidade, Categoria II, Categoria III, para aprovação pela Autoridade.

(2) O operador aéreo deve certificar-se de que existe um arquivo de cada piloto, quando eles tiverem satisfeito os padrões de formação e de verificação em operações com visibilidade reduzida, Categorias II ou III.

(3) Nenhuma pessoa poderá realizar qualquer operação de acordo com a especificação de operações referidas no sub regulamento 121.11.2 (1), a menos que:

a) Tenha sido certificado como qualificado para realizar tal operação;
b) tal certificação é válida de acordo com as datas de validade estabelecidas para tais operações; e
c) provas de certificação, realizadas a bordo do avião.

121.11.6 Operações com visibilidade reduzida - procedimentos operacionais

(1) O operador deverá estabelecer procedimentos e instruções para serem usados em descolagens com Visibilidade reduzida e operações de Categoria II e III. Estes procedimentos deverão ser incluídos no Manual de Operações e descrevem as funções dos tripulantes de voo durante a rolagem, descolagem, aproximação, descida, aterragem, rolagem e aproximação rejeitada, conforme for apropriado.

(2) O Comandante verificará se:

a) O estado das instalações visuais e não-visuais estão operativas antes de iniciar uma descolagem com visibilidade reduzida ou aproximação de Categoria II ou III;
b) LVP apropriadas estão em vigor de acordo com a informação recebida dos Serviços de Tráfego Aéreo, antes de iniciar uma aproximação com visibilidade reduzida, na descolagem ou Categoria II ou III; e
c) Os membros do pessoal navegante técnico estão devidamente qualificados e informar aos passageiros antes da descolagem ou aproximação conforme for o caso, visibilidade reduzida para um RVR inferior a 800 m (2.600 pés) para a descolagem, ou numa aproximação da Categoria II ou III quando o DH estiver abaixo de 200 pés.

121.11.7 Operações com visibilidade reduzida - equipamento mínimo

(1) um operador deve incluir no Manual de Operações o equipamento mínimo que é usado no início de uma operação com visibilidade reduzida na descolagem ou uma aproximação da Categoria II ou III de acordo com o AFM ou outro documento aprovado.

(2) O Comandante deve certificar-se de que o estado do avião e dos sistemas de navegação são apropriados para a operação a ser realizada.

121.12.1 Transporte de mercadorias perigosas

(1) Uma pessoa não deve transportar mercadorias perigosas numa aeronave, excepto em conformidade com os requisitos regulamentares estatuídos na Parte, 92 do regulamento da Aviação Civil de Moçambique (MOZCARs) sobre o transporte de artigos perigosos.

121.13.1 Dispositivos electrónicos portáteis

Um Comandante ou qualquer outro membro da tripulação não deve permitir que qualquer pessoa utilize, um dispositivo electrónico portátil a bordo de uma aeronave que possa afectar adversamente o desempenho dos sistemas e equipamentos das aeronaves, a menos que:

a) para as regras de operações de voo por instrumentos, que não no transporte aéreo comercial, o Comandante autorize o referido aparelho antes da sua utilização; ou
b) para as operações de transporte aéreo comercial, o titular do certificado de operador aéreo faz uma determinação de dispositivos aceitáveis e publica essa informação no manual de operações para uso pelos membros da tripulação; e
c) o Comandante informa os passageiros sobre o uso permitido.

121.14.1 Manuseamento em terra

(1) O operador deve dispôr de um manual de assistência em escala com uma estrutura organizacional estabelecida que inclui as responsabilidades e autoridade para a gestão de todas as funções de assistência em terra antes da emissão de um Certificado de Operador Aéreo.

(2). O operador deve assegurar que as linhas de responsabilidades estejam claramente definidas para as funções de assistência em escala e associado com o seguinte, quando aplicável:

a) operações de rampa
b) Serviços de passageiros
c) Serviços da bagagem
d) serviços de Cabine
e) O controlo do peso e centragem
f) equipamentos de apoio em terra
g) Serviços de Combustível

(3). O Manual de operações em terra do Operador pode ser parte do manual de operações que inclui necessidades de formação, programas de treinamento e políticas de subcontratação, processos de manuseio, procedimentos e práticas para todas as operações de assistência em escala.

(4). Quando a totalidade ou uma parte das funções e tarefas relacionadas com os serviços de assistência em terra tiverem sido contratadas a uma Agência de Assistência em Terra (GHA), o Operador providenciará ao GHA uma cópia do seu manual de assistência em escala. Neste caso, a responsabilidade do operador de assistência em escala deve ser mantida através de auditorias regulares pelo operador.

SUBPARTE 12 Unidades de Medida

121.15.1 Exigência da Aviação Civil sobre unidades de medida.

Para as unidades de medida a serem utilizadas nas operações no ar e em terra referência deve ser feita aos regulamentos MOZCARs Parte 2 (exigência do Regulamento da Aviação Civil sobre as unidades de medição).

MOZ-CAR PARTE 127

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO – HELICÓPTEROS

SUBPARTE 1 - GENERALIDADES

127.01.1 Aplicabilidade

(1) Esta Parte deve aplicar-se a -

(a) helicópteros envolvidos em operações de transporte aéreo comercial dentro de Moçambique;
(b) helicópteros registados em Moçambique e envolvidos em operações comerciais de transporte aéreo comercial internacional;